Gemeente Utrecht

# Bestemmingsplan




## Chw bestemmingsplan Papendorp

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



# Chw bestemmingsplan Papendorp

# Inhoudsopgave


Hoofdstuk 1 Inleiding 7

**1.1 Woon- en werkgebied Papendorp 7**
**1.2 Doelstelling bestemmingsplan Papendorp 7**
**1.3 Ligging en begrenzing plangebied 8**
**1.4 Geldende plannen 8**
**1.5 Leeswijzer 9**

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 11

**2.1 Rijksbeleid 11**
**2.2 Provinciaal beleid 19**
**2.3 Gemeentelijk beleid 24**
**2.4 Conclusie 44**

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 45

**3.1 Inleiding 45**
**3.2 Beschrijving van het plangebied 45**
**3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 45**
**3.4 Conclusie 48**

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 49

**4.1 Inleiding 49**
**4.2 Groenewoud Noord 49**
**4.3 Mobiliteitshub XL 50**
**4.4 De Taats 51**
**4.5 Nieuwerijn I, II en III 52**
**4.6 De Cope 53**
**4.7 Terrein Rijkswaterstaat 53**
**4.8 Vier Seizoenentuin 53**
**4.9 Recreatiepark Groenewoud 53**
**4.10 Verkeer en parkeren 53**

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 65

**5.1 Inleiding 65**
**5.2 Milieueffectrapportage 65**
**5.3 Bedrijven en milieuzonering 66**
**5.4 Geluid 67**
**5.5 Luchtkwaliteit 72**
**5.6 Geur 73**
**5.7 Trillingen 73**
**5.8 Externe veiligheid 74**
**5.9 Ontplofbare Oorlogsresten [niet gesprongen explosieven] 77**
**5.10 Bodem en ondergrond 77**
**5.11 Natuurbescherming 82**
**5.12 Bomen 85**
**5.13 Water en klimaatadaptatie 97**
**5.14 Cultuurhistorie 100**
**5.15 Archeologie 103**
**5.16 Kabels, leidingen en straalverbindingspaden 106**
**5.17 Magneetvelden 107**

**5.18 Gezond stedelijk leven 108**
**5.19 Toegankelijkheid 109**
**5.20 Circulaire economie en instrumenten duurzaam bouwen 111**
**5.21 Energie 112**
**5.22 Windklimaat 114**
**5.23 Bezonning 116**
**5.24 Conclusie 116**

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 117

**6.1 Economische uitvoerbaarheid 117**
**6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 118**

Hoofdstuk 7 Juridische toelichting 131

**7.1 Inleidende regels (hoofdstuk 1 van de regels) 131**
**7.2 Functies (bestemmingen) (hoofdstuk 2 van de regels) 131**
**7.3 Algemene inleiding hoofdstukken 3 tot en met 7 137**
**7.4 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels) 138**
**7.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels) 144**
**7.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels) 155**
**7.7 Natuur, flora en fauna (hoofdstuk 6 van de regels) 156**
**7.8 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 7 van de regels) 161**
**7.9 Bijlagen bij de regels 162**
**7.10 Algemene regels en de uitvoering van beleid 164**

# Toelichting

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Woon- en werkgebied Papendorp

In het masterplan voor Vinex-locatie Leidsche Rijn uit 1995 was al opgenomen dat Papendorp een plek is voor wonen en werken. Dit is voor een groot deel gerealiseerd. Papendorp is nu een hoogwaardige locatie voor bedrijven en kantoren. Een locatie om te wonen is het nu nog niet. Dat komt onder andere door de milieu-invloeden van de aanwezige bedrijven, waaronder de Asfaltcentrale Utrecht. Ook is alle beschikbare ruimte voor kantoren nog niet benut.

Nu gaat de asfaltcentrale verdwijnen. Dat maakt de weg vrij om verder te gaan met het realiseren van het woon- én werkgebied Papendorp. De behoefte aan meer woningen is groot in Utrecht. De gemeente wil hiervoor ruimte maken door in de stad de beschikbare ruimte beter te benutten. De stad moet daarbij gezond en aantrekkelijk blijven, zodat mensen hier met plezier kunnen wonen, werken en recreëren. Samen met het project Groenewoud, kan Papendorp een belangrijke bijdrage leveren aan het invullen van de grote woningbouwbehoefte, in aantallen en in kwaliteit.

Wat de vooruitzichten voor Papendorp ook verbetert, is de gemeentelijke keuzes in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) en het Mobiliteitsplan om in Papendorp een knooppunt te maken voor hoogwaardig openbaar vervoer. De ambitie is de Papendorplijn te verbinden met de Waterlinielijn. Dan ontstaat een directe OV-verbinding tussen Papendorp – Westraven – Lunetten Koningsweg en het Utrecht Science Park. De bereikbaarheid van het gebied moet worden verbeterd en de economische potentie van het gebied beter benut, voor meer werkgelegenheid.

Papendorp krijgt een rol in het stimuleren van duurzame mobiliteit in, van en naar de stad. Daarom wordt in Papendorp een Mobiliteitshub XL gebouwd. Met deze voorziening wordt in parkeren op afstand voorzien voor vooral de bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Ook krijgt het een belangrijke functie voor het parkeren binnen Papendorp. Om dit systeem te kunnen laten functioneren komt er een nieuwe fietsverbinding vanaf de Mobiliteitshub naar het 24 oktoberplein. Over de afrit 8A en over het Amsterdam-Rijnkanaal worden fietsbruggen aangelegd.

Door de tot nu toe gerealiseerde werkfuncties te combineren met wonen en voorzieningen wordt Papendorp een volwaardig deel van de stad. Ook in de avonduren en de weekenden zal er leven op straat zijn. Er gaat een complete en moderne wijk ontstaan, waarin wonen en werken gemengd zijn en dat zijn eigen voorzieningen heeft. Dit wordt in twee gedeeltes van het gebied uitgewerkt: Papendorp Noord en Groenewoud. Voor Papendorp Noord is een Stedebouwkundig Programma van Eisen opgesteld (SPvE) en voor Groenewoud een Stedenbouwkundig Plan (SP). Voor beide delen maakt de gemeente, in samenhang met elkaar, afzonderlijke bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplan Papendorp gaat over het plangebied van het SPvE Papendorp Noord (de ontwikkeling van Groenewoud wordt dus in een ander bestemmingsplan geregeld). Het bestemmingsplan Papendorp gaat ook over het overige deel van de (bestaande) bedrijven- en kantorenlocatie Papendorp.

Voor dit overige deel van Papendorp liggen er namelijk nog kansen om functies meer te mengen en zo Papendorp als totaal nog meer een woon- en werkgebied te laten zijn. Snelwegen zijn dan al snel dichtbij, waardoor het toevoegen van woningen niet zomaar lukt. Maar afgezien daarvan ziet de gemeente wel ruimte om meer verschillende, stedelijke functies mogelijk te maken in het bestaande Papendorp. Tegelijk blijft een maximum gelden op de hoeveelheid nieuwe kantoren in het gebied. Maar het is wel gewenst dat die nieuwe kantoren meer verdeeld kunnen worden over het gebied. Daarvoor een flexibelere invulling mogelijk maken, creëert nieuwe mogelijkheden. Nieuwe mogelijkheden om de kwaliteit van Papendorp als hoogwaardige kantorenlocatie te versterken, maar ook als een zeer geschikte locatie voor diverse, andere bedrijven en voorzieningen.

## 1.2 Doelstelling bestemmingsplan Papendorp

Op 3 februari 2022 stelde de gemeenteraad het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vast voor Papendorp Noord. Hierin staan de ambities en uitgangspunten voor Papendorp. Het bestemmingsplan Papendorp maakt het programma mogelijk dat in het SPvE Papendorp Noord is aangegeven. Ook legt het de ruimtelijke regels voor de realisatie vast, die uit het SPvE volgen.

Papendorp Noord vormt de verbinding met de bestaande kantorenlocatie Papendorp en het nieuwe woongebied Groenewoud. De kantorenlocatie maakt ook onderdeel uit van het bestemmingsplan Papendorp. Voor kantorenlocatie Papendorp is dit bestemmingsplan gericht op het beter benutten van de ruimte. De beschikbare uitbreidingsruimte voor nieuwe kantoren moet anders worden geregeld, zodat kantoren zich in grotere delen van Papendorp kunnen vestigen (en niet op een

beperkt aantal kavels). Tegelijkertijd worden meer functies mogelijk gemaakt op de kavels met bedrijven en kantoren. De ontwikkelingsmogelijkheden voor Papendorp worden zo vergroot, waardoor Papendorp een grotere rol kan spelen als interessante vestigingslocatie voor kantoren, bedrijven en instellingen.

## 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van bestemmingsplan Papendorp is onderdeel van Leidsche Rijn en ligt tegen het knooppunt Oudenrijn. Het plangebied is globaal begrensd door de Dominee Martin Luther Kinglaan in het noorden, de Rijkswegen A2 en A12 in het westen en zuiden en het Amsterdam-Rijnkanaal langs de noordoostzijde. Vanwege de geplande fietsbrug, maakt ook De Meernbrug onderdeel uit van het plangebied. De nieuw te ontwikkelen woonwijk Groenewoud maakt geen onderdeel uit van dit plan. De grens tussen beide gebieden wordt gevormd door de Bevrijdingslaan, de Mercatorlaan en de Taatsendijk.



*Afbeelding: ligging en begrenzing van het plangebied*

## 1.4 Geldende plannen

De nieuwe ontwikkelingen in Papendorp Noord kunnen niet binnen de mogelijkheden van de geldende bestemmingsplannen worden gerealiseerd. Daarom is een nieuw bestemmingsplan nodig. Het overzicht van de geldende bestemmingsplannen is hierna aangegeven.

| **Bestemmingsplan(of beheersverordening)** | **Vaststelling gemeenteraad** |
|---|---|
| Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht | 2 februari 2023 |
| Actualisering diverse gebieden 2016 | 1 december 2016 |
| Nedal KWS | 7 juli 2016 |
| Papendorp | 27 maart 2013 |
| Kop van Leeuwesteyn Zuid | 28 juli 2011 |
| A2 Hogeweide-Oudenrijn | 12 augustus 2008 |
| Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk | 4 juni 2013 |
| Amsterdam Rijnkanaal - zone | 22 juni 2021 |
| Actualisering 2015, Oog in Al en Lunetten | 26 november 2015 |

Naast deze bestemmingsplannen geldt ook het inpassingsplan Kantoren. Dat inpassingsplan werd door het provinciebestuur vastgesteld op 10 december 2018. Hiermee werd voor nog onbenutte kavels voor (zelfstandige) kantoren een nieuw maximum vastgelegd voor het totale bruto vloeroppervlakte dat daar nog gerealiseerd kan worden.

In het inpassingsplan is bepaald dat de gemeente de bevoegdheid heeft om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen voor de locaties uit het inpassingsplan. Daarom vervangt dit bestemmingsplan het inpassingsplan voor Papendorp.

## 1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 staat de juridische toelichting op de planregels.

In de bijlagen bij deze toelichting zijn de verschillende uitgevoerde onderzoeken toegevoegd. Het gaat onder andere om de m.e.r.-beoordeling, de verkeersonderzoeken, de geluidsonderzoeken, de ecologische onderzoeken, het onderzoek naar externe veiligheid en de stikstofberekeningen. Ook is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp Noord toegevoegd om duidelijk aan te geven wat het door de gemeenteraad vastgestelde kader is waarbinnen dit bestemmingsplan is opgesteld.

# Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

## 2.1 Rijksbeleid

### 2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving' in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI bevat een toekomstperspectief met de ambities van het Rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd.

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

1. bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
4. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
5. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
6. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
7. beperken van klimaatverandering;
8. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
9. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
10. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
11. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
12. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
13. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

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

1. ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel bevorderen;
3. zorgen voor sterke en gezonde steden en regio's;
4. stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

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

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

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

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
2. Kenmerken & identiteit van een gebied staan centraal. De optimale balans tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

*Plangebied en conclusie*
Het doel van de Omgevingswet (deze wet treedt naar verwachting in werking in 2023) is het bereiken van een balans tussen: '(a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Deze dubbele doelstelling uit de Omgevingswet is vertaald in de omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving. Hiermee moet dus rekening worden gehouden bij het maken van beleidskeuzes. Het bestemmingsplan Papendorp past binnen de kaders van de nationale visie en de genoemde nationale belangen.

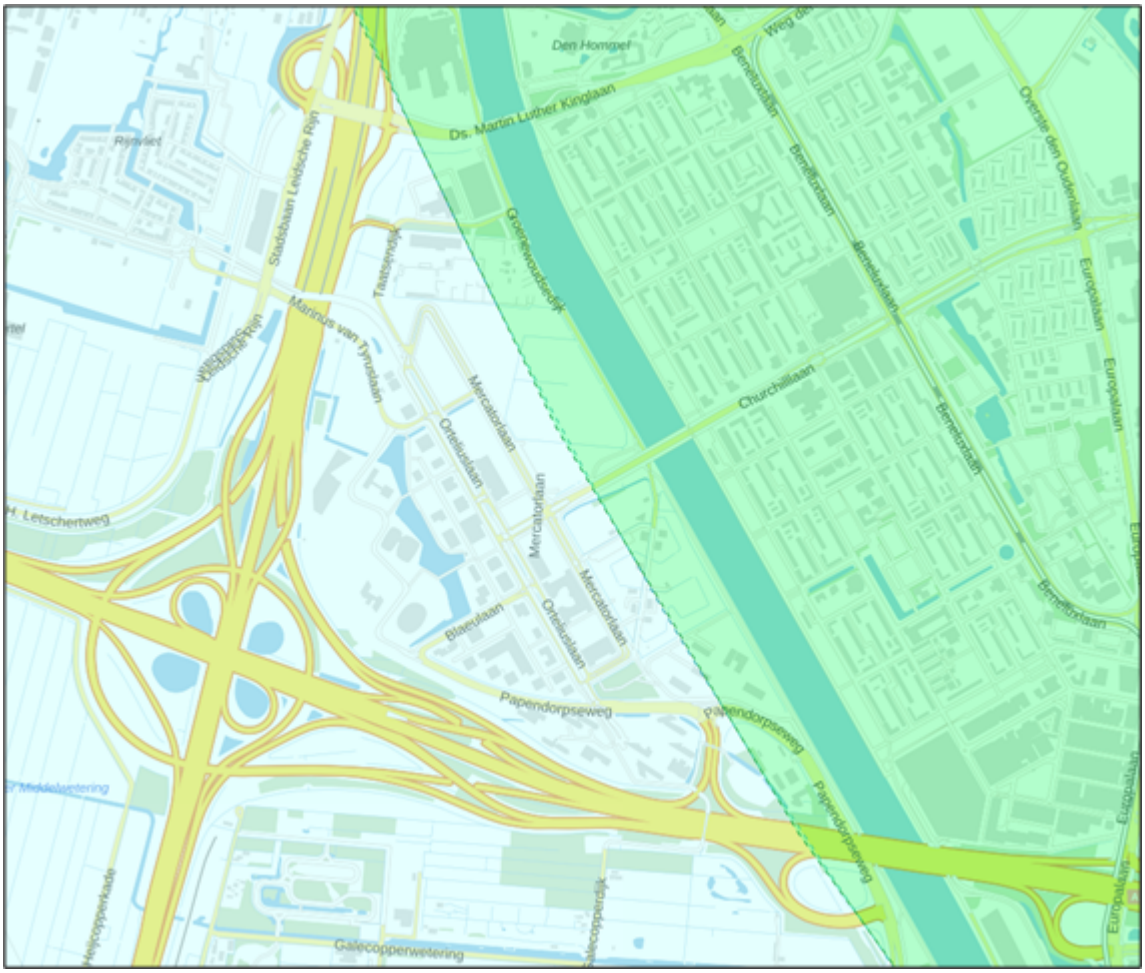
### 2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) (2012)

#### 2.1.2.1 Kader
In de Wet ruimtelijke ordening zijn de besluitmogelijkheden van gemeenten begrensd om nationale belangen te borgen of te beschermen. Wanneer namelijk nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kan een algemene maatregel van bestuur (AMvB) regels stellen over de inhoud van een bestemmingsplan. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, oftewel de AMvB Ruimte) zijn nationale belangen beschreven die om bescherming van het Rijk vragen, zoals bijvoorbeeld de 'erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde'. Voor deze belangen is het Rijk namelijk verantwoordelijk. Verder zijn in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden, zoals de gemeente Utrecht, beleidsruimte.

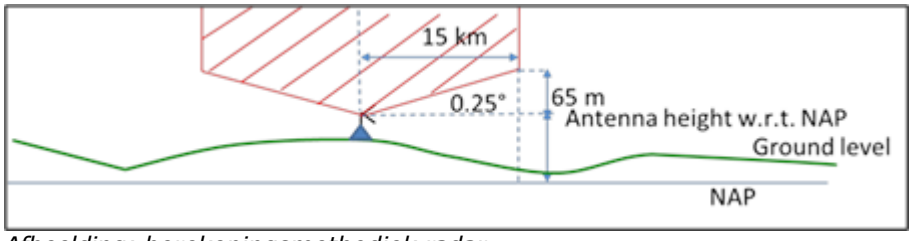
#### 2.1.2.2 Plansituatie
Voor het plangebied is het Barro relevant vanuit het belang van het behoud van erfgoed (archeologie), hoofdwegen en defensie. Het plangebied ligt deels ter plaatse van de Romeinse Limes. De bescherming hiervan is verder uitgewerkt in de Provinciale verordening.

Het Rarro geeft uitwerking aan enkele bepalingen in het Barro. In het Rarro zijn nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen. Het Rarro bevat instructies voor gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen.

##### 2.1.2.2.1 Radarverstoring
Het plangebied ligt in de radarverstoringsgebieden van radarstation Soesterberg, zoals aangegeven in het Barro. Hier gelden beperkingen voor bestemmingsplannen met het oog op een goede werking van de radar op het radarstation. Binnen 15 kilometer tot de radar gelden beperkingen voor het bouwen. Daarbuiten, in een cirkel van 75 kilometer, gelden beperkingen voor het bouwen van windtribunes. Met dit bestemmingsplan wordt niet voorzien in het bouwen van windtribunes. Het plangebied ligt voor een klein deel wel binnen 15 kilometer tot de radar. De maximale hoogte van bouwwerken in dat radarverstoringsgebied wordt bepaald door elke denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne oplopend met 0,25 graden tot een punt gelegen 15 kilometer vanaf de radarantenne.




*Afbeelding: ligging plangebied binnen radarverstoringsgebieden, groen gebied is de 15km-zone*




*Afbeelding: berekeningsmethodiek radar*

De hoogte van de antenne bij Soesterberg is 63 meter NAP. Daarna loopt de lijn met 0,25 graden omhoog. Op 14,9 km afstand is de maximaal toelaatbare hoogte 128 meter NAP. Het maaiveld ligt volgens AHN3 rond de 0 meter NAP. Dit bestemmingsplan voorziet in een maximale bouwhoogte van 70 meter. Met deze bouwhoogte is er geen sprake van verstoring van de radar.

#### 2.1.2.2.2 Reserveringsgebieden Rijkswegen

Het Rijk reserveert ruimte voor infrastructuur wanneer:

- uitbreiding of aanleg van een weg op die locatie in voldoende mate voorzienbaar is, en
- de verwachting is dat de infrastructuur op die locatie ook echt wordt gerealiseerd

De ruimte is nodig voor bijvoorbeeld toekomstige rijstroken, een vluchtstrook of mogelijk extra maatregelen zoals bermsloten en geluidschermen. In het Barro en Rarro zijn daarom reserveringsgebieden aangegeven voor rijkswegen. In deze gebieden zijn geen nieuwe, permanente bouwwerken toegestaan.

Ter hoogte van Papendorp, is een reserveringsgebied aangewezen voor 1 extra rijstrook langs de A12 en een deel van de A2. Dat betekent dat een strook van 34 meter breed aan weerszijden van de hoofdweg vrij moet blijven van nieuwe (permanente) bouwwerken om een toekomstige verbreding niet te belemmeren.




*Afbeelding: reserveringsgebieden langs de Rijkswegen; oranje zones.*

#### 2.1.2.3 Conclusie

De relevante belangen vanuit het Barro en de instructies vanuit het Rarro zijn in acht genomen en leiden tot de conclusie dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. De archeologische waarden in het gebied zijn beschermd met gebiedsaanduidingen overige zone - archeologische verwachting 3 tot en met 6.

De hoogte van de radarantenne van Soesterberg is 63 meter +NAP. Uit bovenstaande berekening blijkt dat verstoring van de radar in het plangebied is uitgesloten. In dit plan is ook rekening gehouden met de reserveringsgebieden voor de A12 en de A2. Daar wordt niet in nieuwe bouwmogelijkheden voorzien.

### 2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (2017)

#### 2.1.3.1 Kader

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd. Toen is de systematiek van de Ladder aangepast.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten. Dit moet zorgen voor zuinig ruimtegebruik en het tegengaan van overprogrammering en leegstand. Mede hierdoor voldoen ruimtelijke besluiten aan een goede ruimtelijke ordening. De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder de bestemmingsplannen van de gemeente Utrecht.

*Beschrijving behoefte*

De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

*Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied*

Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan

worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. De provincie Utrecht heeft in de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied vastgelegd.

#### 2.1.3.2 Plansituatie

Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling mogelijk van woningen, voorzieningen, kantoren, bedrijven en parkeerplaatsen voor parkeren op afstand (Mobiliteitshub XL) binnen bestaand stedelijk gebied. In de tekst hieronder is de behoefte aan deze functies aangetoond.

*Behoefte aan woningen*

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

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

In het Meerjarenperspectief Ruimte (2022) van de gemeente Utrecht is de meest actuele plancapaciteit aangegeven. Voor de periode van 2022 tot 2040 omvat de harde planvoorraad een totaal van 44.977 woningen. De vraag naar nieuwe woningen is dus groter dan het aanbod. De 2000 woningen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, worden tot de harde planvoorraad gerekend in het Meerjaren Perspectief omdat de woningen in een gemeentelijke grondexploitatie zijn opgenomen. Deze woningen voorzien dus in een deel van de behoefte aan nieuwe woningen in Utrecht.

De bevolking van Utrecht is de afgelopen jaren fors toegenomen, een groei die ook in de komende jaren gestaag doorzet. De voorspelde groei is een kans om kwaliteit aan de stad toe te voegen. De (blijvende) druk op de woningmarkt leidt tot een toenemende vraag naar centrumstedelijke woningbouw in alle segmenten, maar vooral in het midden- en sociale segment. Dit bestemmingsplan draagt bij aan uitbreiding van het woningaanbod voor lagere- en middeninkomens.

Het uitgangspunt van gemeente en corporaties is dat de omvang van de sociale huurvoorraad meegroeit met de stad. Nu is 35% van de woningen een sociale huurwoning. In het Meerjaren Perspectief Ruimte (2022) is opgenomen dat de 'harde' plancapaciteit voor 33% bestaat uit zelfstandige sociale huurwoningen waarvan 5% zelfstandige studenteneenheden en 28% reguliere sociale huurwoningen. Dit is nog niet voldoende om de sociale huurwoningvoorraad richting 2040 op peil te houden. De sociale huurwoningen waarin dit bestemmingsplan voorziet, 40% van het totaal, zijn dus nodig om de sociale huurvoorraad op peil te houden.

De belangrijkste doelgroepen voor middenhuur zijn net afgestudeerden, jonge huishoudens die zijn ingestroomd in sociale huur maar vervolgens niet kunnen doorstromen en daardoor in feite scheefwonen, en gezinnen met een middeninkomen. Door recent overheidsbeleid en de huidige marktontwikkelingen is het voor deze groepen steeds lastiger geworden om een passende woning wat betreft prijs en oppervlakte te vinden op de Utrechtse woningmarkt. Uit onderzoek (gemeente Utrecht, 2017) blijkt dat de middenhuur-doelgroepen behoefte hebben aan woningen van minimaal 50 $m^2$. Het aanbod van dit type woningen is nu te klein. Dit bestemmingsplan voorziet in het aanvullen van het aanbod aan middenhuurwoningen. 32% van de woningen wordt in het middeldure segment (koop en huur) gebouwd.

*Behoefte aan voorzieningen*

Met de ontwikkeling van de woningen in Papendorp is er behoefte aan een bijpassend voorzieningenpakket, zonder dat dit ten koste gaat van voorzieningencentra elders in Zuidwest Utrecht. Om daarvoor de verwachte marktruimte te bepalen, is door Bureau Stedelijke Planning in 2020 een onderzoek gedaan (zie Bijlage 3 Visie voorzieningen). In 2022 is aanvullend een actueel onderzoek uitgevoerd naar de marktruimte voor horeca (zie Bijlage 4) Oplegger visie voorzieningen).

Voor dit onderzoek is de ontwikkeling van woningen in Papendorp (2.000 woningen) onderzocht. Daarnaast is rekening gehouden met de ontwikkeling van Groenewoud (circa 1.500 – 1.650 woningen) en in mindere mate met Rijnvliet (circa 1.100 woningen). Beide wijken krijgen geen of zeer beperkt eigen commerciële voorzieningen. In een basisschool en een gezondheidscentrum is daar wel voorzien.

Met het toevoegen van de woningen in Groenewoud en Papendorp is het draagvlak groot genoeg voor een supermarkt, met daarnaast enkele winkels die dagelijkse en niet-dagelijkse producten en diensten aanbieden. Ook is voldoende behoefte aanwezig voor een aantal verschillende

horecavestigingen en voor gebouwde sportvoorzieningen. De visie voorzieningen geeft aan dat er geen extra marktruimte is voor hotels. Dit naast de 118 kamers van het bestaande hotel Holiday Inn en het toevoegen van 200 hotelkamers aan het Taatsenplein (mogelijk worden deze kamers (deels) op een andere plek gerealiseerd, bij de Mobiliteitshub XL). Het maximale scenario uit de Visie voorzieningen wordt mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

| PROGRAMMA MAXIMALE SCENARIO | | | |
|---|---|---|---|
| SECTOR | FUNCTIE | PROGRAMMA (M² WVO*) | UITWERKING |
| Detailhandel | Supermarkten | 1.200 | 1 reguliere supermarkt |
| | Overig dagelijks | 150 – 250 | Een bakker (blurring concept), een drogist, mogelijk aangevuld met nog 1 à 2 versspeciaalzaken |
| | Niet-dagelijks frequent | 0 – 100 | Mogelijk een bloemist, kantoor/boekhandel en/of huishoudelijke artikelenwinkel |
| | Niet-dagelijkse specifiek | 0 – 50 | Bij de fietsenmaker klein verkooppunt fietsonderdelen |
| Horeca | Horeca (exclusief hotel) | 1.525 | Diverse horecagelegenheden (ca. 9 – 11 vestigingen) met een verschillende maatvoering en concept |
| Diensten en services | Diensten (wijk) | 100 – 250 | 2 à 4 vestigingen, o.a. kapper en stomerij |
| | Services (hub) | +/- 150 | Fietsenmaker, pakketservice en fietsverhuur |
| Vrije tijd | Sport | 300 - 450 | Diverse sportzaken, waarvan minimaal 1 wat grotere bij de hub |
| Totaal | | 3.425 – 3.975 | |

*Het voorzieningenprogramma (maximale scenario uit de visie voorzieningen voor Papendorp)*
** de oppervlaktes zijn gegeven in winkelvloeroppervlak (WVO), dit is in dit geval circa 70% van Bruto Vloeroppervlak (BVO)*

Het effect van de commerciële voorzieningen op het bestaande aanbod is beperkt. De voorzieningen in Papendorp krijgen geen wijkoverstijgend karakter (met uitzondering van enkele horecagelegenheden). De voorzieningen zijn enkel gericht op de inwoners van Papendorp en mogelijk op de inwoners van Rijnvliet. Het detailhandelsaanbod richt zich op de dagelijkse aankopen en frequent benodigde aankopen. Inwoners van Papendorp, Groenewoud en Rijnvliet zullen voor de overige detailhandelsbenodigdheden naar andere winkelcentra gaan, zoals Nova of Leidsche Rijn Centrum.

De (toekomstige) bewoners van Papendorp zijn de belangrijkste doelgroep voor de voorzieningen. De gebruikers van de Mobiliteitshub zorgen voor een extra doelgroep in het gebied. Het belangrijkste is dat de voorzieningen zorgen voor een aantrekkelijke woonomgeving voor de (toekomstige) bewoners van Papendorp.

Behoefte aan bedrijventerrein
Ten noorden van de afrit 8a wordt de mogelijkheid geboden voor het vestigen van bedrijven met een maximale milieucategorie 3.1 (onderdeel Mercat van deelgebied Groenewoud Noord). Daarmee verdwijnt in Papendorp per saldo meer terrein voor bedrijven dan er bij komt. De bedrijfspercelen ten noorden van de Taatsendijk worden wegbestemd om plaats te maken voor woningbouw. Ook wordt een klein gedeelte van de bedrijfsbestemming van Asfaltcentrale Utrecht (Groenewoudsedijk 10) wegbestemd met dit bestemmingsplan. Tevens wordt voor vier bedrijfskavels (twee grote bedrijvenkavels van elk circa 27.000 $m^2$) en twee kleinere kavels van elk circa 4000 $m^2$) de bestemming verruimd, zodat hier ook zelfstandige kantoren gebouwd mogen worden. De mogelijkheid om hier bedrijven (wel of niet met onzelfstandige kantoren) te vestigen blijft wel

bestaan.

De in de RSU (Ruimtelijke Strategie Utrecht, zie paragraaf 2.3.2.1, beoogde groei aan inwoners (474.000 inwoners in 2040) vraagt om een evenwichtige groei van de werkgelegenheid in Utrecht. Volgens de RSU moeten er in 2040 ruim 70.000 arbeidsplaatsen bijkomen, waarvan 13.000 banen op bedrijventerreinen. De huidige planvoorraad en de beoogde plannen voor verdichting en uitbreiding voorzien bij lange na niet in deze benodigde groei.

Utrecht wil aantrekkelijke bedrijventerreinen hebben voor bedrijven en werkgevers die in de toekomst veel baanzekerheid geven. We geven aan de ambities uit de RSU invulling met het programma U Ned (https://programma-uned.nl). Utrecht stimuleert de transitie naar een circulaire economie door ruimte te bieden aan bedrijven die circulair werken en bouwen. Evenwichtige banengroei en een transitie naar circulaire werkgelegenheid is alleen niet mogelijk zonder ruimte.

Het is nodig om het gemeentelijk programma van verdichting op de bestaande bedrijventerreinen voor werkgelegenheid uit te voeren. Dit leidt naar verwachting wel tot banenwinst maar kan de beoogde banengroei bij lange na niet invullen.

Er is een bestaande planvoorraad uitgeefbaar bedrijventerrein (stand van zaken op 1 januari 2022) van circa 15 ha. Voor het overgrote deel van deze locatie lopen al verkoopgesprekken met marktpartijen.

- Hooggelegen 1,8 ha
- Wetering Zuid 9,95 ha
- Haarrijn 2,6 ha
- Oudenrijn 1 ha

Ook is een bestemmingsplan in voorbereiding voor bedrijventerrein Strijkviertel. Dat is een terrein van 19 hectare dat vanaf 2025 wordt uitgegeven.

Naast het verdichten van bestaande terreinen, het gebruiken van de bestaande planvoorraad en het plan voor Strijkviertel is voor de RSU berekend dat nog 74,3 ha nieuw bedrijventerrein nodig is. Dan is er voldoende bedrijventerrein beschikbaar om volledig in de behoefte te voorzien. Ook in de regio (U10) is er een vergelijkbaar tekort aan bedrijfsruimtes.

De ruimte voor bedrijven die het nieuwe bestemmingsplan Papendorp mogelijk maakt, voorziet dan ook in een grote behoefte. Dit zowel in kwantiteit: de behoefte aan ruimte is groter dan beschikbaar als in kwaliteit: de nieuwe bedrijfsruimtes worden onderdeel van een hoogwaardig en goed gelegen woon- en werkgebied.

Het tekort aan bedrijfsruimte is zodanig dat we al regelmatig niet meer kunnen voorzien in de huisvestingsvraag van circulaire- en overige MKB-bedrijven (in stad (en regio) Utrecht worden geweigerd. Daarbij is er ook nog sprake van kwalitatieve mismatch. De locaties die wel op de markt komen passen qua omvang, voorwaarden en prijs niet allemaal goed bij de ruimtevraag van bedrijven die moeten verplaatsen. Daarnaast vindt er veel verdringing en prijsopdrijving plaats door de enorme vraag van logistieke bedrijven. De boodschap is dat er voor MKB, starters, circulaire bedrijven, duurzame energiebedrijven en verzorgende bedrijven vaak geen plek meer gevonden wordt in onze stad en regio.

*Behoefte aan kantoren*
Stec onderzoeksbureau heeft in opdracht van de provincie Utrecht diverse kantorenprognoses opgesteld die om de paar jaren opnieuw worden getoetst en bijgesteld aan de veranderende omstandigheden. De laatste versie dateert van 2018. Stec concludeert dat een nieuwbouwprogramma voor uitbreiding van 585.000 $m^2$ bvo binnen de kantorenmarkt verantwoord is voor drie locaties in de stad Utrecht voor de periode tot 2028. Daarbij wordt uitgegaan van 139.000 $m^2$ bvo aan nieuwe kantoren (nieuwe vestigingen) op Papendorp. Deze uitbreidingsvraag staat dan nog los van de vervangingsvraag die door transformaties kan ontstaan. De ambitie van de stad Utrecht is om slecht functionerende kantoren op matige locaties te vervangen voor kantoren op meer toekomstbestendige locaties. Omdat provinciaal beleid het compenseren van transformaties niet mogelijk maakt, zijn er in de afgelopen jaren nauwelijks kantoren getransformeerd in de stad Utrecht. De stad kan zich geen krimp van de beschikbare voorraad veroorloven.

Utrecht heeft een zeer sterke positie in de landelijke kantorenmarkt, ook na de Covid-19 pandemie. Sinds Covid is de vraag naar kantoorruimte in Utrecht niet afgenomen. We zien juist een sterkere concentratietendens. Vooral in Utrecht, net als in Amsterdam, hebben werkgevers een voorkeur voor moderne, hybride kantoren, die bij stedelijke knooppunten liggen. Op basis van gedetailleerde monitoring (elk kwartaal via de vastgoedmonitor) constateren we dat het leegstandscijfer al jaren op een laag niveau is. Ook op Papendorp is het leegstandpercentage laag (momenteel rond de 3%). Veel werkgevers die ruimte willen huren, vissen momenteel achter het net op Papendorp.

De gemeentelijke ambitie om het aantal banen mee te laten groeien met de omvang van de

beroepsbevolking (70.000 arbeidsplaatsen) is voor het grootste deel alleen mogelijk als de kantorenvoorraad groeit. Bijna de helft (45%) van alle banen in Utrecht is gebonden aan een kantoor. Nieuwbouw is noodzakelijk om de gewenste banengroei met toekomstbestendige banen mogelijk te maken. Uit een kwalitatieve analyse van alle landelijke transacties blijkt dat de Utrechtse kantorenmarkt (net als Amsterdam) vanaf 2015 koploper is bij het aantrekken van werkgevers in de gezondheidseconomie, in de duurzaamheidseconomie en bij non profit organisaties die streven naar een eerlijke duurzame wereld. Het doorzetten van dit typisch Utrechtse profiel lukt alleen als er ook voldoende aanbod bij komt op de veel gevraagde locaties, zoals Papendorp.

De uitgangspositie voor Utrecht op de kantorenmarkt is dus gunstig. De behoefte naar hoogwaardige locaties voor kantoren is groot. Daarom is het verantwoord om het huidige kantoorprogramma te handhaven in het nieuwe bestemmingsplan Papendorp.

*Behoefte aan parkeren (Mobiliteitshub XL)*
Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht is erop gericht om wandelen, fietsen en vervolgens het openbaar vervoer te stimuleren en het autogebruik in de stad niet te laten toenemen. Eén van de manieren om dit te concretiseren is door parkeren op grotere afstand van de woning aan te bieden in plaats van voor de deur.

Papendorp Noord is één van de plekken waar de gemeente een voorziening voor parkeren op afstand realiseert. Dat is de Mobiliteitshub XL. Op deze locatie zijn faciliteiten voor het voor- en natransport beschikbaar en kan zo dienen als knooppunt, waar de netwerken van auto, OV, fiets en lopen aan elkaar zijn gekoppeld.

De Mobiliteitshub XL voorziet in de 1e fase in circa 2000 autoparkeerplaatsen en 1700 fietsparkeerplaatsen. Een deel van deze parkeerplaatsen wordt gebruikt voor het aanbieden van deelmobiliteit. Een ander deel van de parkeerplaatsen wordt gebruikt door de bewoners en bezoekers van vooral de Merwedekanaalzone (deelgebied 4 en 5) en de verschillende fasen van het Beurskwartier. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen in de Mobiliteitshub XL bedoeld voor bewoners van de deelgebieden Taats Noord en Mobiliteitshub XL, bezoekers van heel Papendorp Noord en voor bewoners en bezoekers van delen van de gebiedsontwikkeling Groenewoud. Daarmee vervult de Mobiliteitshub XL zowel de functie van Ringhub als Wijkhub. In een 2e fase kan de hub, als de behoefte er is, met 1000 autoparkeerplaatsen worden uitgebreid. In die uitbreiding is niet voorzien in dit bestemmingsplan.

De woningbouwontwikkeling in deze wijken verloopt gefaseerd. De parkeerruimte vervangt in de eerste jaren de huidige tijdelijke P+R en biedt daarnaast ruimte voor bezoekers van Utrecht en forenzen. Ondertussen worden voor deze doelgroepen aanvullende P+R voorzieningen in de regio gerealiseerd, waardoor de functie van de voorziening voor forenzen en bezoekers aan de stad kan verminderen. Na enkele jaren vult de Mobiliteitshub XL zich met de doelgroepen voor Parkeren op Afstand en de bewoners en bezoekers van Papendorp Noord en Groenewoud.

#### 2.1.3.3 Conclusie
Voor de woonfuncties en alle commerciële en maatschappelijke voorzieningen in het programma is aangetoond dat er voldoende behoefte is. De functies die met het bestemmingsplan Papendorp in bestaand stedelijk gebied mogelijk worden gemaakt, voldoen daarmee aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

### 2.1.4 Structuurvisie Ondergrond

#### 2.1.4.1 Kader
In 2018 hebben de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat de Structuurvisie Ondergrond opgesteld.

De Structuurvisie Ondergrond gaat over de nationale belangen van de drinkwatervoorziening en de energievoorziening, en de weging van beide belangen ten opzichte van elkaar. Het gaat bijvoorbeeld over grondwaterwinning, gaswinning, geothermie en het opslaan van CO2. Deze Structuurvisie beoogt duidelijkheid te verschaffen over de mogelijke combinatie van grondwaterwinning en mijnbouwactiviteiten en tegelijkertijd beide belangen in voldoende mate te dienen. Dat betekent dat er steeds gezocht is naar de balans tussen enerzijds het beschermen van het grondwater voor de toekomstige drinkwatervoorziening en anderzijds het benutten van de ondergrond voor de - transitie naar een duurzame - energievoorziening. In de structuurvisie wordt aangegeven waar activiteiten in de ondergrond ruimtelijk uitgesloten of gecombineerd kunnen worden, nog voorafgaand aan een concreet initiatief.

#### 2.1.4.2 Plansituatie en conclusie

De Structuurvisie ondergrond heeft een doorwerking in het provinciaal beleid. In paragraaf 5.10 Bodem en ondergrond is op de bodem- en ondergrondsituatie van het plangebied ingegaan. Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de structuurvisie Ondergrond.

## 2.2 Provinciaal beleid

### 2.2.1 Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening

#### 2.2.1.1 Kader

Op 10 maart 2021 stelden Provinciale Staten de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening vast. Beiden zijn in werking getreden op 1 april 2021. De Interim Omgevingsverordening is nodig omdat de Omgevingsverordening alleen onder de Omgevingswet in werking kan treden. Met de Interim Omgevingsverordening kunnen plannen en ambities eerder vormgegeven worden. De Omgevingsverordening is in maart 2022 vastgesteld en treedt tegelijk met de Omgevingswet in werking.

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

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

- extra woningen die gebouwd moeten worden;
- toename van werkgelegenheid;
- toename van verkeer;
- energietransitie;
- klimaatverandering;
- verandering in de landbouw;
- versterking van natuur en recreatief groen.

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

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

1. Stad en land gezond
   Dit thema gaat over milieu, gezondheid, recreatie en toerisme. Provincie Utrecht wil graag voor de woon-, werk-, en leefgebieden bereiken dat deze gezond zijn en uitnodigen tot bewegen. In en rondom steden en dorpen moeten voldoende groene gebieden zijn om te recreëren.
2. Klimaatbestendig en waterrobuust
   Dit thema gaat over een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem, een klimaatbestendige en waterveilige leefomgeving en een perspectief voor bodemdalingsgebieden. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er bescherming is tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte).
3. Duurzame energie
   Dit thema gaat over het stimuleren van energiebesparing en het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water.
4. Vitale steden en dorpen
   Dit thema gaat over ruimte voor wonen en leven en ruimte voor werken en winkelen. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat nieuwe woningen en bedrijven vooral komen op plekken binnen de bebouwde kom. Ook is het belangrijk dat deze plekken goed bereikbaar zijn met trein, bus, tram en fiets. Prioritaire locaties voor grootschalige integrale ontwikkeling zijn onder meer Leidsche Rijn, Utrecht Centraal Station (Beurskwartier/Lombokplein en Merwedekanaalzone), Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park/Rijnsweerd.
5. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar
   Dit thema gaat over een goed bereikbare provincie, ontwikkeling bij knooppunten en optimalisatie van netwerken, wegen, OV en fiets. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden komen tussen de woon-, werk-,

en leefgebieden. Daarbij moet er beter gebruik gemaakt worden van bestaande wegen.

6. Levend landschap, erfgoed en cultuur
   Dit thema gaat over aantrekkelijke landschappen en een toegankelijke cultuur en waardevol erfgoed. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat veel mensen kunnen genieten van de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen. Ook is belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) meegroeit met het aantal inwoners.
7. Toekomstbestendige natuur en landbouw
   Dit thema gaat over een robuuste natuur met hoge biodiversiteit en een duurzame landbouw. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat de natuur wordt beschermd en nieuwe natuurgebieden worden aangelegd die elkaar verbinden. Verder worden boeren geholpen om een omslag te maken naar kringlooplandbouw.

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

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

#### 2.2.1.2 Plansituatie

Hoofdstuk 2 en verder van de Interimverordening bevatten instructieregels voor onder andere bestemmingsplannen. Deze instructieregels hebben betrekking op verschillende thema's zoals water, ondergrond en bodem, bereikbaarheid en mobiliteit, energie, wonen en recreëren. Gemeenten moeten deze instructieregels in acht nemen bij het opstellen van bestemmingsplannen. Uit het overleg met de provincie Utrecht volgt dat voor Papendorp de volgende instructieregels relevant zijn. Na de opsomming is per onderwerp samengevat hoe aan de instructieregel is voldaan.

- Instructieregel Bereikbaarheid (artikel 4.1 IOV)
- Instructieregel Provinciaal OV-netwerk (artikel 4.2IOV)
- Instructieregel Regionaal fietsnetwerk (artikel 4.4 IOV)
- Instructieregel Verstedelijking (artikel 9.15 IOV)
- Instructieregel Detailhandel (artikel 9.18 IOV)
- Instructieregel Kantoren (artikel 9.17 IOV)
- Instructieregel Drinkwaterwinning (artikel 3.7 IOV)
- Instructieregel Overstroombaar gebied (artikel 2.10 IOV)

##### 2.2.1.2.1 Bereikbaarheid

De instructieregel schrijft voor dat de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die de ontwikkeling van Papendorp tot gevolg heeft, een beschrijving van de wijze waarop het plangebied wordt ontsloten voor de verschillende vervoerwijzen en een analyse of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoersnetwerk voor de diverse vervoerwijzen kunnen ontstaan.

Als uit deze analyse blijkt dat er mogelijk sprake is van knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoernetwerk, moet een mobiliteitstoets worden uitgevoerd. Binnen deze mobiliteitstoets worden mogelijke oplossingen voor de geconstateerde knelpunten uitgewerkt.

Deze mobiliteitstoets is terug te vinden in paragraaf 4.10 Verkeer en parkeren. In het plangebied wordt voorzien in een stevig mobiliteitssysteem, waarbij ruimte wordt gegeven aan fietsen en lopen en waar grote investeringen op stapel staan in het OV. Het gebied krijgt hoogwaardig openbaar vervoer en er wordt een Mobiliteitshub XL gebouwd. Uit de mobiliteitstoets (met inbegrip van de uitgevoerde onderzoeken) blijkt dat de verkeersafwikkeling in Papendorp op een goede manier kan plaatsvinden.

#### 2.2.1.2.2 Provinciaal OV-netwerk

Door het plangebied van het bestemmingsplan voor Papendorp lopen delen van het provinciale OV-netwerk. Het gaat dan om het OV dat via de Papendorpseweg, de Orteliuslaan, de Marinus van Tyruslaan en de Ds. Martin Luther Kinglaan loopt. De instructieregel bepaalt dat een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels mag bevatten die de instandhouding en uitbreiding van het provinciaal OV-netwerk belemmeren. Dit bestemmingsplan bevat dergelijke beperkingen niet, zodat aan de instructieregel wordt voldaan. Genoemde verbindingen blijven aanwezig in de nieuwe situatie en blijven beschikbaar en vrij te gebruiken voor het bestaande openbaar vervoer: lijnbussen.

#### 2.2.1.2.3 Regionaal fietsnetwerk

De instructieregel bepaalt dat een nieuw bestemmingsplan binnen het regionaal fietsnetwerk geen bestemmingen en regels mag bevatten die de instandhouding en uitbreiding van dit regionaal fietsnetwerk belemmeren. In Papendorp gaat het dan om twee doorgaande fietsverbindingen vanuit Nieuwegein richting het oosten en noorden van Leidsche Rijn, via de Orteliuslaan en de Groenewoudsedijk. Ook de fietsverbindingen bij de Bevrijdingslaan en de Ds. Martin Luther Kinglaan zijn onderdeel van het regionale fietsnetwerk. Dit bestemmingsplan bevat geen bestemmingen of regels die de aanwezigheid of het gebruik van deze verbindingen beperken. Het bestemmingsplan leidt juist tot een versteviging van het netwerk. Aan de zuidzijde van de Ds. Martin Luther Kinglaan, bij de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, maakt het bestemmingsplan een nieuwe fietsbrug mogelijk.

#### 2.2.1.2.4 Verstedelijking

Voor woningen bepaalt de instructieregel dat de woningbouw moet passen binnen het door Gedeputeerde Staten vast te stellen programma Wonen en werken. Ook mag de woningbouw niet leiden tot extra bodemdaling.

Het bestemmingsplan Papendorp voorziet in een binnenstedelijk project dat een grote bijdrage levert aan de woningbouwopgave en de ruimtelijke kwaliteit. Een groot deel van het woningbouwprogramma betreft het sociale of middeldure segment.

De ontwikkeling van Papendorp Noord is opgenomen in het regionaal programma Wonen en Werken via de Planmonitor Wonen. Daarin is de stand van maart 2023 weergegeven. Het plan past goed in het regionale programma gezien de grote huidige woningtekorten in de subregio U16 Midden.

Volgens de instructieregel mag de woningbouw niet leiden tot extra bodemdaling. Het grootste deel van de woningbouwontwikkeling in Papendorp is in de omgevingsvisie van de provincie Utrecht niet aangewezen als aandachtsgebied voor bodemdaling. De geplande nieuwbouw direct ten noorden en zuiden van het Taatsenplein is in de omgevingsvisie aangemerkt als stedelijk aandachtsgebied bodemdaling. In paragraaf 5.10 Bodem en ondergrond is toegelicht welke maatregelen genomen kunnen worden om extra bodemdaling te beperken.

#### 2.2.1.2.5 Detailhandel

Voor detailhandel bepaalt de instructieregel dat buiten bestaande winkelgebieden alleen detailhandel kan worden toegestaan als daar aantoonbaar behoefte aan bestaat en het gaat om een bestemmingsplan dat voorziet in een grootschalige toevoeging van woningen of andere stedelijke ontwikkeling.

Met de komst van de nieuwe woningen ontstaat ook de behoefte aan voorzieningen, waaronder winkels. De behoefte aan nieuwe detailhandel is aangetoond in paragraaf 2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (2017).

#### 2.2.1.2.6 Kantoren

In Papendorp kan de plancapaciteit voor nieuwe kantoren niet worden vergroot. Papendorp is een zogenoemde reductielocatie. Tot 1 januari 2029 kan bestaande en nog ongebruikte plancapaciteit voor zelfstandige kantoren wel worden overgenomen in nieuwe bestemmingsplannen. Het handhaven van het totale, maximale kantoorprogramma voor Papendorp is in overeenstemming met de provinciale Interimverordening.

De Interimverordening bevat een schuifregeling die het mogelijk maakt om bestaande plancapaciteit voor zelfstandige kantoren binnen een reductielocatie, te verplaatsen naar een ander perceel binnen de reductielocatie. Gelijktijdig met die verplaatsing moeten de gebruiksmogelijkheden voor zelfstandige kantoren op het te verlaten perceel worden beëindigd waardoor er sprake is van een oppervlakte neutrale verplaatsing. Het bruto vloeroppervlak voor zelfstandige kantoren op het nieuwe perceel mag ten hoogste gelijk zijn aan het bruto vloeroppervlak op basis van de maximale gebruiksmogelijkheden van het te verlaten perceel. Dat betekent dat wanneer op basis van deze maximale gebruiksmogelijkheden het bruto vloeroppervlak voor zelfstandige kantoren op het te

verlaten perceel 2000 m$^2$ bedraagt en er 1500 m$^2$ gerealiseerd is, het bruto vloeroppervlak op het nieuwe perceel maximaal 2000 m$^2$ mag bedragen. Er is dus sprake van een oppervlakteneutrale verplaatsing van de kantoorfunctie, waarbij geen onbenutte meters voor uitbreiding worden ingeleverd.

In dit bestemmingsplan is deze schuifregeling verwerkt door het bestaande, maximale bruto vloeroppervlak voor nieuwe zelfstandige kantoren uit het inpassingsplan Kantoren, te continueren. De bruto vloeroppervlakte van zelfstandige kantoren (nieuwvestiging) bedraagt maximaal 134.830 m$^2$ bruto vloeroppervlakte, inclusief ongebruikte omgevingsvergunningen voor zelfstandige kantoren.

#### 2.2.1.2.7 Drinkwaterwinning

De instructieregel bepaalt dat in een 100 meter brede zone langs het Amsterdam-Rijnkanaal geen activiteiten kunnen worden toegestaan die een bedreiging vormen voor de drinkwaterwinning uit dat kanaal. De nieuwe functies in het plangebied leiden niet tot risico's voor de waterwinning uit het Amsterdam-Rijnkanaal. In paragraaf 5.10 Bodem en ondergrond is dat toegelicht.

#### 2.2.1.2.8 Overstroombaar gebied

De instructieregel bepaalt dat in een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met overstromingsrisico's. Binnendijks geldt dat voor kwetsbare en vitale objecten en woonwijken en bedrijventerreinen. Buitendijks is dit ook van toepassing op individuele woningen en bedrijven. De motivering bij een bestemmingsplan moet een beschrijving bevatten van het gemeentelijke beleid hiervoor en van de wijze waarop met het overstromingsrisico is omgegaan.

Het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp ligt binnendijks. Kwetsbare en vitale objecten, zoals ziekenhuizen en elektriciteitscentrales, zijn niet aanwezig in het gebied. Wel zal in Papendorp een nieuwe woonwijk worden gebouwd en is er ruimte voor bestaande en nieuwe bedrijven en kantoren. Er moet dan ook rekening worden gehouden met overstromingsrisico's.

Uit de kaarten voor overstromingsrisico's, te vinden op de Atlas Leefomgeving (https://www.atlasleefomgeving.nl/), blijkt dat in het plangebied een middelgroot risico aanwezig is op een overstroming. Dit komt vooral door de vrij lage ligging van het plangebied. Ook is de Lek relatief dichtbij en via het Amsterdam-Rijnkanaal kan het water uit de Lek het plangebied vrij gemakkelijk bereiken. Uit het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) volgt dat de maaiveldhoogte kort boven N.A.P. zit en zelfs eronder: globaal gezien van enkele decimeters onder het N.A.P. tot 1,5 meter boven N.A.P. Binnen deze situatie houdt het risico op een overstroming concreet in dat in delen van het gebied het water maximaal tot iets meer dan 2 meter op maaiveld kan komen te staan bij een doorbraak van de Lekdijk. De Lekdijk heeft een norm met een kans op falen van 1/30.000$^e$ per jaar. Dat is zeer klein.

De gemeente Utrecht werkt in het kader van het samenwerkingsverband: Netwerk Water & Klimaat Utrecht aan de ontwikkeling van een ambitie en beleid voor het omgaan met overstromingsrisico's. Daarbij wordt aangesloten op de door de Tweede Kamer op 16 maart 2023 vastgestelde Beslisnota voor een landelijke maatlat voor een groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving. Hierin is een richtlijn aangegeven voor gevolgbeperking van overstromingen, gebaseerd op overstromingskans, waterdiepte, evacuatietijd met specifieke aandacht voor vitale en kwetsbare functies.

Op basis daarvan wordt bepaald in hoeverre op een bepaalde locatie maatregelen genomen moeten worden voor gevolgbeperking van overstromingen, aanvullend op de veiligheid die waterkeringen bieden. Hierbij wordt de volgende prioriteitsvolgorde gehanteerd: voor de functies die leiden tot uitval met landelijke impact ligt de lat hoger dan die bij uitval met regionale impact. De lat voor functies met een lokale impact ligt hoger dan (of gelijk aan) reguliere functies als woningen en bedrijven.

Voor Papendorp geldt dat geen kwetsbare of vitale infrastructuur met landelijke of regionale impact mogelijk wordt gemaakt, maar alleen met een lokale impact: woningen en bedrijven. Voor nagenoeg het hele plangebied geldt een overstromingsrisico van 50-200 cm water met een kans van voorkomen die kleiner is dan één keer in de honderd jaar, maar groter dan één keer in de tienduizend jaar. Dit is een aanvaardbaar risico en dit staat de ontwikkeling van het woon- en werkgebied Papendorp niet in de weg. Bovendien behoort het gebied al tot het stedelijk gebied van Utrecht dat een vergelijkbaar risicoprofiel heeft en de behoefte aan woningen, kantoren en bedrijfslocaties is groot. Alternatieve locaties waar het benodigde programma ook gerealiseerd kan worden, zonder overstromingsrisico's, zijn niet voorhanden in de gemeente Utrecht.

### 2.2.1.3 Conclusie

De ontwikkeling van Papendorp is in overeenstemming met de Omgevingsvisie, Interim omgevingsverordening en de in voorbereiding zijnde Omgevingsverordening van de provincie.

### 2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

#### 2.2.2.1 Kader

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen om bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

#### 2.2.2.2 Plansituatie en conclusie

Met het toevoegen van de verschillende stedelijke functies waarin dit bestemmingsplan voorziet, is de ontwikkeling van het plangebied in overeenstemming met het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

### 2.2.3 Economische Visie 2020 - 2027 Focus op een vitale en duurzame economie

#### 2.2.3.1 Kader

De provincie Utrecht wil het economische beleid de komende jaren focussen op een duurzame en vitale economie. Met het beleid wil de provincie de economie robuuster maken voor economische schokken en klaar maken voor toekomstige veranderingen. De economische visie is gericht op alle partijen in het economisch systeem: ondernemers, werknemers, kennisinstellingen, gemeenten, belangenorganisaties etc.

De missie van de economische visie is: "Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. Specifiek gericht op economie werkt de provincie Utrecht aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers en maakt innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk". Om deze missie te kunnen realiseren werkt de provincie aan de volgende beleidsdoelen:

- het bedrijfsleven en werknemers zijn toegerust op de toekomst;
- het economisch profiel (gezond stedelijk leven) is sterk, competitief en zichtbaar;
- bedrijven en (kennis)instellingen zijn innovatief sterk;
- er zijn voldoende vestigingsmogelijkheden in aantal en kwaliteit.

In de economische visie zijn aan bovengenoemde beleidsdoelen meerjarendoelen en hoofdactiviteiten gekoppeld.

#### 2.2.3.2 Plansituatie en conclusie

Papendorp wordt een gemengd hoogstedelijke stadsdeel waar wonen en bedrijvigheid elkaar kunnen versterken. Het biedt daarmee een interessante vestigingsplaats voor creatieve bedrijvigheid en start ups en scale-ups. Dit zijn bedrijven die bijdragen aan innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken. Ook worden met dit bestemmingsplan nieuwe vestigingsmogelijkheden geïntroduceerd voor bedrijven en instellingen. Het draagt dan ook bij aan het streven om voldoende vestigingsmogelijkheden in de stad te bieden.

## 2.3 Gemeentelijk beleid

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

#### 2.3.1.1 Kader

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

- *De groeiende ongelijkheid in de stad*

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

- *De grote woningnood*

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

- *De klimaatcrisis*

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

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

#### 2.3.1.2 Plansituatie

Het streven in het coalitieakkoord is om zo snel mogelijk nieuwe woningen te bouwen. Veel mensen zijn op zoek naar een huis in Utrecht. Voor het groeiend aantal inwoners worden nieuwe woonwijken gerealiseerd. Om de drukte in de stad te spreiden worden ook meerdere 'stadscentra' gerealiseerd. De 'stadscentra' zijn in de RSU 2040 aangegeven en moeten ervoor zorgen dat iedereen in de buurt van voorzieningen woont. Papendorp is een van deze centra. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk.

De stad laten groeien, moet op een gezonde manier gebeuren. Volgens het coalitieakkoord moet groeien met kwaliteit en in balans: bij de groei van de stad horen ook extra maatschappelijke voorzieningen, meer en beter groen, investeringen in mobiliteit en plekken voor o.a. sport, cultuur en levensbeschouwing. De ontwikkelingen in de stad moeten werken voor de nieuwe bewoners en voor de huidige bewoners. Voor de nieuwe bewoners voor Papendorp worden daarom nieuwe voorzieningen gerealiseerd en wordt de bereikbaarheid van het gebied verbeterd. Met dit bestemmingsplan wordt dat mogelijk gemaakt.

Door de stad verder te ontwikkelen kan ook duurzame mobiliteit worden gestimuleerd. De coalitiepartijen willen dat doen door vol in te zetten op het OV. Zij zien dat hier een achterstand in te halen is. Het concept van het Wiel met spaken (Mobiliteitsplan 2040) wordt verder uitgewerkt en gerealiseerd. Naast Merwedekanaalzone, A12-zone en Lunetten-Koningsweg, krijgt Papendorp daarbij de hoogste prioriteit. Onder die prioriteit valt ook dat wat nodig is om deze wijken bereikbaar te maken en houden. De Mobiliteitshub XL in dit bestemmingsplan is essentieel voor de bereikbaarheid van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. De gemeente werkt samen met Rijk, provincie en regio om het wiel met spaken (Mobiliteitsplan 2040) zoveel mogelijk uit te voeren als tramverbinding. De Merwedelijn (toekomstbestendig ingepast) en Papendorplijn hebben daarbij prioriteit, gevolgd door de Waterlinielijn en later de Binnenstad-as.

#### 2.3.1.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van de ambities uit het coalitieakkoord: nieuwe woningen met bijbehorende voorzieningen, Papendorp als één van de stadscentra en duurzame mobiliteit voor Papendorp, de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier.

### 2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

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

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk, onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

De omgevingsvisie is digitaal te raadplegen via:
www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie/.

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

#### 2.3.2.1 De koers

##### 2.3.2.1.1 Kader

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

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

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

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

Omdat er met de ambities van de RSU 2040 veel geld gemoeid gaat, is in de RSU 2040 ook een investeringsstrategie opgenomen. Daarnaast is een uitvoeringsstrategie opgesteld, waarin staat welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 ontwikkelt. Ook heeft de gemeenteraad op 12 maart 2020 het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen vastgesteld. Hierin staan de ontwikkelopgaven voor scholen, sportplekken en andere maatschappelijke voorzieningen. Het document Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidbeleid 2019-2023 is ook onderdeel van de koers. Zie hiervoor paragraaf 2.3.2.2.7.

#### 2.3.2.1.2 Opgaven plangebied

Het plangebied is in de RSU aangeduid als nieuw stedelijk knooppunt en dit knooppunt wordt gerealiseerd in fase 1 en 2 van de uitvoeringsstrategie van de RSU. Opgaven vanuit de RSU voor het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp zijn:

- Het benutten van de economische potentie als grote werklocatie, voor de groei van werkgelegenheid. Voor Papendorp wordt een kantorenprogramma aangegeven van 90.000 – 133.000 m² bvo (circa 4700 arbeidsplaatsen). Voor wonen wordt in de RSU uitgegaan van 1000 woningen in Papendorp Noord (conform Meerjaren Perspectief Ruimte 2020), met bijbehorend voorzieningenprogramma. Daarnaast wordt in de RSU, samen met Groenewoud, ruimte gezien voor minimaal 750 woningen extra. In lijn met het vastgestelde SPvE is het programma voor Papendorp Noord inmiddels in het Meerjaren Perspectief Ruimte 2022 opgehoogd naar ongeveer 2.000 woningen.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Er ontstaat een nieuw HOV-knooppunt door de Papendorplijn te koppelen aan de Waterlinielijn (een directe OV-verbinding tussen Papendorp – Westraven – Lunetten Koningsweg en het Utrecht Science Park).
- Realisatie van Mobiliteitshub XL voor parkeren aan de rand van de stad.
- Het optimaal benutten van de ruimte binnen werklocatie Papendorp. Dat betekent dat de gemeente intensief ruimtegebruik nastreeft met een optimale functiemenging. Er zal meerlaags worden gebouwd, waarbij de verschillende werkfuncties worden gecombineerd met wonen, parkeren, horeca of cultuur. De gemeente richt zich op arbeidsintensieve vormen van bedrijvigheid (verdichting van werkgelegenheid, meer banen per hectare).

#### 2.3.2.1.3 Hoogbouw

In de RSU 2040 is ook de visie op hoogbouw in Utrecht vastgelegd. De gemeente maakt het volgende onderscheid:

- Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis: tot maximaal 105 meter (de 'sky is the limit' in Leidsche Rijn Centrum wordt hiermee verlaten).
- Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter.

Hoogbouw tot 105 meter wordt gekoppeld aan de belangrijke OV-knopen in de stad: Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum, Lunetten Koningsweg en Utrecht Science Park. Hoogbouw met stedelijke betekenis, tot 70 meter, is mogelijk rond andere belangrijke OV-knooppunten gelegen aan het 'wiel'. Hoogbouw is daar vooral van betekenis voor de wijk en voor de stad zelf. Het nieuwe OV-knooppunt in Papendorp is een van de OV-knooppunten in het 'wiel'. Hoogbouw kan hier als middel ingezet worden om in hoge dichtheden te bouwen. Maar hoogbouw is geen doel op zich. Veel belangrijker is het waarborgen van de menselijke maat: nabijheid, de beleving van de stad op ooghoogte, levendigheid op straat, functiemenging, buitenruimtes en de mate van publieke toegankelijkheid. De menselijke maat en het pallet aan verschillende gebieden in de bestaande stad en bij de nieuwe knopen met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maken de stad

interessant en sterk.

Hoogbouw tot 70 meter wordt ook rond de (naoorlogse) wijken, die zich daar qua stedenbouwkundige structuur en opzet voor lenen, toegestaan. Papendorp is een van die gebieden, naast Kanaleneiland en Overvecht. Hoogbouw wordt in deze gebieden toegepast langs betekenisvolle structuren van deze wijken. Hoogbouw kan bijvoorbeeld worden ingezet om een gebied goed herkenbaar te maken langs hoofdwegen.

In Papendorp staan op verschillende locaties al gebouwen die hoger zijn dan 30 meter. Ook biedt het geldende bestemmingsplan op verschillende locaties nog mogelijkheden voor nieuwbouw van meer dan 30 meter hoog. De maximale hoogtes variëren van globaal 36 meter tot 44 meter, 65 meter bij het Taatsenplein en op twee plekken 70 meter (torens bij het Amsterdam-Rijnkanaal en de afrit 16 van de Rijksweg A12). De hoogbouw is mogelijk gemaakt om de plek van Papendorp nabij hoofdinfrastructuur tot uiting te laten komen en om De Taats, als stedenbouwkundige 'ruggengraat' van het gebied, vorm te geven.

In Papendorp Noord zijn aan weerszijden van het Taatsenplein twee torens gepland van 65 meter hoog. De mogelijkheden daarvoor zijn al opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Deze mogelijkheden worden doorgezet in dit bestemmingsplan. De andere gebouwen worden niet hoger dan 30 meter. Dit houdt ook in dat twee andere bestaande mogelijkheden voor hoogbouw vervallen. Op twee braakliggende kavels in De Taats, ten noorden van het Taatsenplein, is nu namelijk volgens het geldende bestemmingsplan hoogbouw mogelijk tot 90 meter. Die mogelijkheden vervallen met dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp. De maximale bouwhoogte wordt hier teruggebracht naar 30 meter, omdat het nooit de bedoeling is geweest om hier hoogbouw van 90 meter mogelijk te maken (dit was een technische fout in het geldende bestemmingsplan).

De uitgangspunten voor hoogbouw uit de RSU 2040 worden nog uitgewerkt in een aparte hoogbouwvisie. In het coalitieakkoord, zie paragraaf 2.3.1, is inmiddels ook afgesproken dat de nieuwe hoogbouwvisie onderdeel wordt van een nieuwe stedenbouwvisie. Die visie wordt ontwikkeld gezien het belang van de kwaliteit van de leefomgeving in een verdichtende stad. Die moet de ambitie ondersteunen om de stad te laten groeien met kwaliteit.

#### 2.3.2.1.4 Conclusie

Het plan voor Papendorp levert een bijdrage aan de beoogde inbreiding, duurzaamheid, gezondheid en intensief ruimtegebruik en past daarmee in de RSU. Dit bestemmingsplan staat hoogbouw toe op plekken die zich daarvoor lenen en met een maximale hoogte van 70 meter. Dit past binnen de visie van Utrecht op hoogbouw.

### 2.3.2.2 Thematisch beleid

#### 2.3.2.2.1 Wonen

**Woonvisie Utrecht beter in balans**

De woonvisie Utrecht beter in balans is op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. Een streven uit de woonvisie is om goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken te bouwen. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. De ambities uit de woonvisie vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt. Voor de komende jaren zijn dat:

- *Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie*

Utrecht wil de groei van de stad benutten om partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Er wordt daarbij gewerkt met streefpercentages voor de lange termijn.

- *Meer gemengde wijken*

De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.

- *Doorstroming*

Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.

- *Een (t)huis voor iedereen*

Utrecht streeft naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alle (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.

- *Duurzaamheid en toekomstbestendigheid*

Utrecht bouwt aan een duurzamere woningvoorraad en richt zich op thema's als energieneutraliteit en het terugdringen van gasaansluitingen.

*Coalitieakkoord 'Investeren in Utrecht: Kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat'*

Om de grote woningnood aan te pakken, zet het huidige college in op een sociaal volkshuisvestingsbeleid dat er voor moet zorgen dat mensen in onze stad kunnen blijven wonen of kunnen komen wonen (zie ook paragraaf 2.3.1 coalitieakkoord 2022). Belangrijke woonafspraken in het coalitieakkoord zijn:

1. Sociaal 40%, midden 35%, vrije sector 25%
2. Van de sociale huurwoningen is 30 % bestemd voor kwetsbare groepen
3. Uitgangspunt is dat sociale huur corporatiehuur is
4. Sociale huurwoningen en midden huur- en koopwoningen hebben samen een gemiddelde gebruikersoppervlakte van 65 $m^2$.

*Marktontwikkelingen en plansituatie*
De aantrekkelijkheid van Utrecht, gecombineerd met de snelle groei van de stad, zorgen voor uitdagingen in het optimaal gebruik van de ruimte voor diverse functies (zoals wonen, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca, sport, etc.). De totaalvisie op wonen, werken en verblijven in Utrecht wordt uitgewerkt in de actualisering van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Specifiek voor de Utrechtse woningmarkt zien wij de volgende uitdagingen:

- de druk op de woningmarkt is groot. Vraag en aanbod lopen uiteen. De prijzen voor koop- en huurwoningen zijn gemiddeld hoger dan in de rest van het land. Voor steeds meer mensen is een (andere) woning in Utrecht niet (meer) bereikbaar. Vooral de middeninkomens raken in de knel. Verder dreigt een groter deel van de woningvoorraad onbetaalbaar te worden voor mensen met een lager inkomen. Dat werkt verdere segregatie in de hand wat niet wenselijk is gezien de ambitie om gemengde wijken te realiseren.
- de zoek- en wachttijd voor een sociale huurwoning loopt op en de doorstroming stagneert door een gebrek aan passend aanbod; we zien de verschillen tussen wijken met een eenzijdige goedkope woningvoorraad en wijken met een gemengde woningvoorraad toenemen. Op een aantal plekken in de stad komen de leefbaarheid en veerkracht van de wijk onder druk te staan;
- de meeste mensen kunnen gelukkig zelf voorzien in hun woonruimte. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen. Het aanbod van geschikte woningen voor mensen met behoefte aan zorg of ondersteuning is schaars en niet evenredig verdeeld over de stad. We zien een opgave voor passende huisvesting voor ouderen. Wat ook kan bijdragen aan het op gang brengen van doorstroming;
- we zien groepen initiatiefnemers en bewoners die woonconcepten willen ontwikkelen waar de huidige markt onvoldoende in voorziet, en die bijdragen aan een leefbare buurt.
- De doorstroom uit de Maatschappelijke Opvang én het stijgende aantal statushouders als gevolg van de vluchtelingeninstroom zorgt voor extra druk op de sociale woningbouw. Dit vraagt, gezien de aard van de problematiek, een aparte oplossing bij het invullen van de behoefte naar nieuwe woningen.
- Voor de ontwikkeling van de bevolking is de verwachting dat de groep kleine huishoudens nog verder zal oplopen.

Zoals in paragraaf 2.1.3 (Ladderonderbouwing) is onderbouwd, wordt met de ontwikkeling van ongeveer 2.000 woningen in Papendorp bijgedragen aan de behoefte aan nieuwe woningen in Utrecht. Het programma (40% sociale huurwoningen, 32% middendure huur- en koopwoningen) draagt bij aan de inhaalslag voor het middensegment en het op peil houden van de sociale voorraad. Papendorp wordt een gemengde wijk waarbij de verschillende categorieën woningen en woningtypes worden gemengd. Daarbij is er ook ruimte voor nieuwe woonconcepten en sociaal kwetsbare Utrechters. Daarnaast wordt in het SPvE voor Papendorp Noord ook ruimte gezien voor een gemengd wonen concept van ongeveer 250 woningen, waar zorgdragers en -vragers gezamenlijk wonen. Omdat op dit moment nog niet bekend is hoe en waar dit concreet gerealiseerd wordt, is in dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp nog niet voorzien in die specifieke functie.

Papendorp krijgt een hoogstedelijk gemixt karakter waar niet alleen gewoond, maar ook gewerkt wordt. Vaak gaan hier mensen wonen die dicht bij de binnenstad willen wonen, maar het niet erg vinden om bijvoorbeeld een stuk te fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken. Denk hierbij aan één- en tweepersoonshuishoudens in de vorm van 'jongere' starters op de woningmarkt, maar ook de mobiele empty-nesters (ouders waarvan de kinderen niet meer thuis wonen). Gestapelde bouw in de vorm van appartementen in de Taats Noord en bij de Mobiliteitshub XL lenen zich hier goed voor. De ligging en het karakter van het deelgebied Groenewoud Noord maken dat dit deelgebied ook geschikt is voor gezinswoningen op de begane grond met daarboven appartementen. Dit kan zowel in het sociale segment, als in de midden en vrije segmenten.

Conform het Utrechts selectiebeleid bij gronduitgifte wordt door middel van een selectieprocedure (tender) bij de gronduitgifte bepaald welke partijen in aanmerking komen voor het ontwikkelen van woningen en voorzieningen in Papendorp Noord. Het totale woonprogramma van ongeveer 2000 woningen is verder uitgewerkt naar verschillende plots, waarbij er per plot een selectieprocedure (tender) wordt georganiseerd. Bij de tender worden geïnteresseerde partijen gevraagd om

referenties en eerdere relevante projecten op te geven om te onderbouwen dat zij de gevraagde ambities waar kunnen maken. Daarnaast dienen de verschillende partijen in dit proces een plan in waarmee zij aantonen hoe zij op een specifiek plot bijdragen aan de Utrechtse doelen en ambities. Om te borgen dat met een plan het hoogstedelijk karakter van Papendorp wordt gerealiseerd formuleert de gemeente concrete eisen en beoordelingscriteria op basis waarvan de plannen worden beoordeeld, onder andere op het gebied van huurprijs en woonoppervlak per woning. Per plot wordt één plan uitgekozen, waarna verdere afspraken worden gemaakt tussen (markt)partij en gemeente.

*Conclusie*
Het bestemmingsplan Papendorp levert met ongeveer 2.000 woningen een flinke bijdrage aan de volkshuisvestelijke opgave waar we in de stad Utrecht voor staan. Naast een flink aandeel sociale woningbouw biedt de gebiedsontwikkeling in Papendorp ook woningen in de andere segmenten. Deze balans in de ontwikkeling sluit goed aan bij de in de woonvisie opgenomen uitgangspunten. Papendorp biedt ruimte aan een brede doelgroep. Van jong tot oud, van zelfstandig tot hulpvragend, van alleenstaanden tot gezinnen. De ontwikkeling van Papendorp voldoet aan de ambities en doelstellingen uit de woonvisie.

**Huisvestingsbeleid, woningvormingen omzetting**
Het beleid voor het omzetten, onttrekken, samenvoegen, woningvormen en kadastraal splitsen van woningen is per 1 juli 2019 gewijzigd met de inwerkingtreding van de nieuwe Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019, gemeente Utrecht en de uitwerking hiervan in de beleidsregels 'Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht'. Omdat er in Utrecht schaarste is in alle segmenten van de woningvoorraad en daarnaast de leefbaarheid in alle wijken onder druk staat, heeft de gemeenteraad met de nieuwe Huisvestingsverordening de gehele woningvoorraad als vergunningplichtig aangewezen.

Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, wordt daarnaast in lijn van het bestemmingsplan 'Chw Algemene regels voor bouwen en gebruik' in alle bestemmingsplannen een regeling opgenomen voor omzetting en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn en op de Huisvestingsverordening 2019 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad.

De beleidsregels 'Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht' zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat. In de beleidsregels zijn eisen opgenomen over de minimale omvang van woningen en is de verplichting opgenomen om de gevolgen van extra woningen of bewoners voor de bestaande situatie in beeld te brengen. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woningvorming is neergelegd in die beleidsregels.

*Plangebied*
Het huisvestigingsbeleid is vertaald in de regels van dit bestemmingsplan

**Vitale stadswijken, functiemengingin woonwijken (2013)**
In de notitie 'Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken' is uitgewerkt hoe binnen de woonwijken met functiemenging om zal worden gaan. Het doel van de notitie is de beleidsrichting aan te geven en randvoorwaarden te scheppen voor het faciliteren van meer functiemenging in woonwijken en het bieden van een toetsingskader voor initiatieven in afwijking op het bestemmingsplan.

*Plangebied*
In het plangebied is sprake van functiemenging. Naast woningen zijn andere voorzieningen zoals kantoren, bedrijfsruimte, (commerciële) voorzieningen en een mobiliteitshub voorzien. Uitgangspunt is dat Papendorp Noord in samenhang met Groenewoud een aantrekkelijk woongebied wordt met een grote menging van functies. De ontwikkeling past daarmee binnen dit beleidskader.

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

*Plangebied*

Particuliere verhuur is onder de voorwaarden uit de beleidsregels Particuliere Vakantieverhuur toegestaan.

#### 2.3.2.2.2 Werken

**Bedrijventerreinen Strategie Utrecht 2012**
Het bedrijventerreinen beleid van de gemeente Utrecht is gericht op het bieden van toekomstgerichte bedrijfslocaties voor (zelfstandige) ondernemers en bedrijven in Utrecht. Voldoende en goede (niet louter mono-functionele) werklocaties zijn belangrijk voor het algemene vestigingsklimaat van de stad. Om de concurrentiekracht van en werkgelegenheid in onze stad op peil te houden, zijn goede werklocaties waaronder bedrijventerreinen onontbeerlijk.

De doelstelling van het bedrijventerreinenbeleid is om voldoende en toekomstbestendige werklocaties te bieden, die voldoen aan de wensen van hedendaagse en toekomstige ondernemers en daarmee een bijdrage te leveren aan de economische ontwikkeling van de stad.

*Plangebied*
Bestemmingsplan Papendorp draagt bij aan het verder verbeteren van het vestigingsklimaat van de stad. Kantorenlocatie Papendorp is al een hoogwaardige kantoorlocatie, waar grote bedrijven zich graag vestigen. Met dit bestemmingsplan worden de vestigingsmogelijkheden verbeterd. Wonen wordt als functie aan het gebied toegevoegd, kantoren worden op meer plekken mogelijk, er komen voorzieningen bij en er is ook ruimte voor nieuwe bedrijven. De aantrekkelijkheid van Papendorp als vestigingslocatie voor bedrijven wordt zo verder versterkt.

**Ontwikkelingskader detailhandel (2012) en Detailhandel Utrecht (2015)**
Het Ontwikkelingskader detailhandel (2012) wordt gebruikt om de detailhandelsontwikkelingen te toetsen en beschrijft op hoofdlijnen de winkelstructuur in Utrecht, de verwachte marktontwikkelingen voor de komende jaren en hoe de gemeente daarmee de komende jaren wil omgaan.

Utrecht kent een zorgvuldig opgebouwde en redelijk fijnmazige voorzieningenstructuur. Op basis van een strakke regie en planologie is de huidige winkelstructuur tot stand gekomen. Daarbij wordt uitgegaan van een ruimtelijke concentratie. De gemeente wil deze, daar waar mogelijk, ook behouden.

Detailhandel is een dynamische markt. De huidige marktomstandigheden en ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van internetaankopen, beïnvloeden de behoefte aan fysieke winkels, ook in Utrecht. Maar Utrecht groeit en kent een achterstand in het winkelaanbod. Het ontwikkelingskader beschrijft de te verwachten ontwikkelingen en maakt inzichtelijk welke uitbreidingen en toevoegingen van winkelgebieden in Utrecht gepland zijn het komende decennium. Ook beschrijft het kader op hoofdlijnen hoe we als gemeente willen omgaan met detailhandel buiten winkelgebieden.

*Internetwinkels in of bij woningen:*
De vestiging van een webwinkel bij een woonhuis waar alleen een elektronische transactie tot stand komt en die dus verder geen ruimtelijke uitstraling als winkel heeft, kan worden aangemerkt als de uitoefening van een bedrijf aan huis en past binnen de woonbestemming. Het betreft hier de administratieve handeling die de bewoner aan huis verricht. Er mag geen sprake zijn van een toonzaal of afhaalmogelijkheid. Dit soort internetwinkels dient zich te vestigen op een locatie met een detailhandelsbestemming.

Sinds de vaststelling van het Utrechts detailhandelsbeleid in 2012 is de landelijke winkelmarkt verder gestagneerd. De positie van Utrecht ten opzichte van de landelijke ontwikkeling is gunstig door de groei van de bevolking in stad en regio en de relatieve aanbod achterstand die er (nog) is. Desondanks wordt ook Utrecht geconfronteerd met de veranderde winkelmarkt. Per wijk wordt ingegaan op de stand van zaken in de winkelgebieden en het bijbehorende beleid en de te nemen acties.

*Plangebied*
Het bestemmingsplan Papendorp voorziet in de toevoeging van nieuwe commerciële voorzieningen waaronder detailhandel in de vorm van een supermarkt en een mix van andere kleinschalige winkels en voorzieningen (zoals een bakker, bloemist, fietsenmaker). De detailhandel wordt gerealiseerd in het deelgebied Mobiliteitshub XL. Dit is passend binnen de gestelde kaders.

#### 2.3.2.2.3 Natuur

**Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden' en 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht'**
De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen wil de gemeente verder ontwikkelen, verbeteren en beschermen.

Groen maakt een stad leefbaar, mooi en het is goed voor het milieu. Woont u in Utrecht? Dan willen

we bijvoorbeeld dat u een mooie fietstocht kunt maken langs een groene route. Of dat u kunt ontspannen in een mooi park. Veel groen is ook aantrekkelijk voor bezoekers van de stad.

In het groenstructuurplan Utrecht Stad en land verbonden is dit verwoord in 3 ambities:

- meer groen om de stad
- sneller naar buiten
- beter groen in de stad

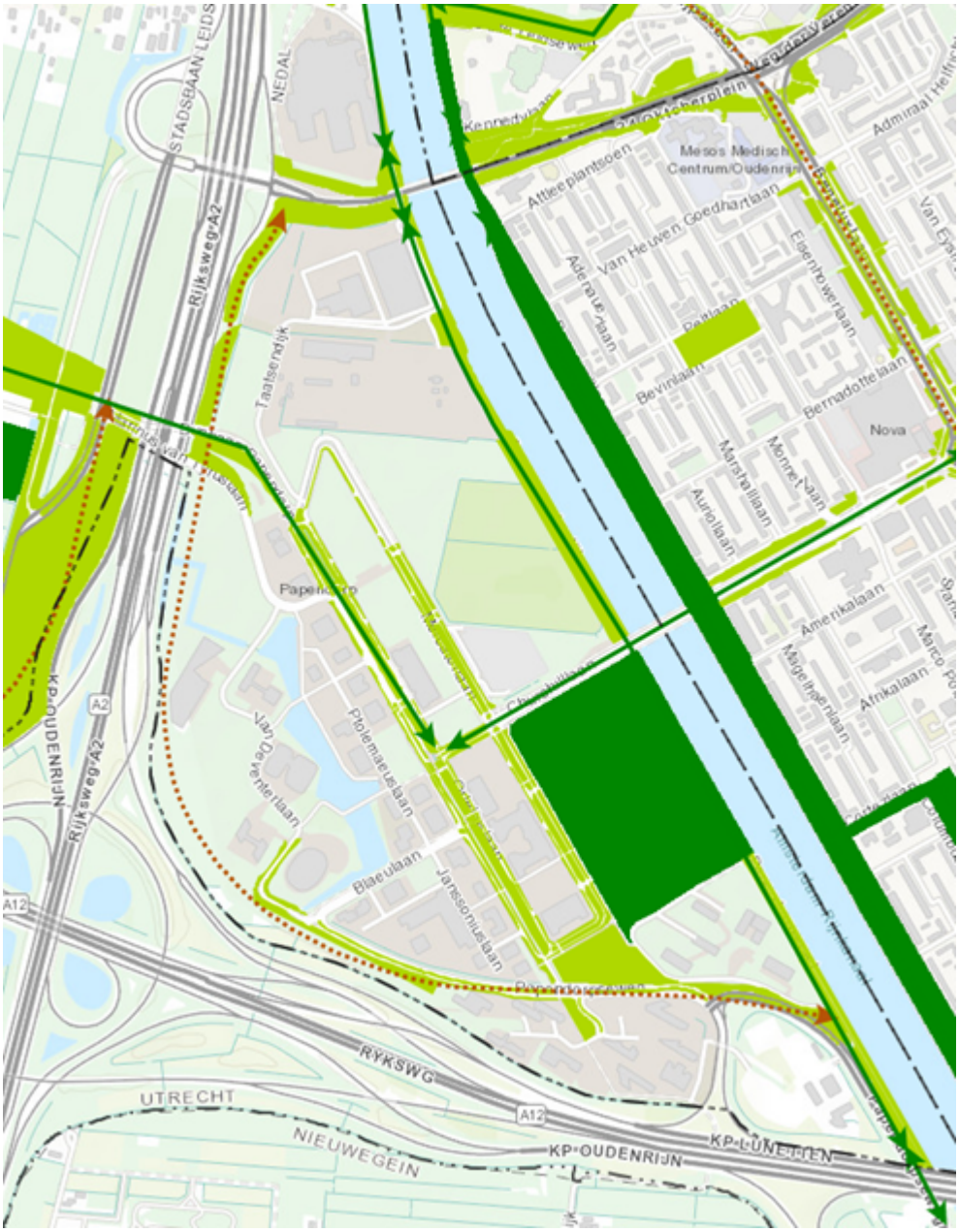
Het groenstructuurplan van 2007 is bijgewerkt in de actualisatie groenstructuurplan Utrecht 2017 – 2030. Naast de 3 ambities ligt de nadruk meer op hoe we groen inzetten voor de gezonde stad. En hoe groen ons helpt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Dit plan is op 8 maart 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.

De groei van de stad vraagt om het vastleggen van de plekken die we groen willen houden in en om de stad, zodat bij ontwikkelingen daar rekening mee gehouden kan worden en het groen zoveel mogelijk beschermd kan worden. Daarnaast vraagt de groei van het aantal inwoners in de stad om ontwikkeling van nieuw groen, goede recreatieve en groene verbindingen en het verbeteren van bestaand groen.

De groengebieden die we extra beschermen en verder willen ontwikkelen, zijn geselecteerd op basis van ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Deze gebieden staan aangegeven op de kaart in het groenstructuurplan.

Als in de stedelijke groenstructuur plannen zijn waardoor groen verdwijnt, moet de gemeenteraad daar eerst over beslissen en moet er bij het plan een voorstel zijn voor groencompensatie.

*Plangebied*
Onderdelen van het plangebied (vooral de randen) vallen binnen de stedelijke groenstructuur. Op de volgende afbeelding is de ligging van de planlocatie in de stedelijke groenstructuur weergegeven. In paragraaf 5.11 Natuurbescherming is hier verder op ingegaan.




Legenda

- Stedelijke Groenstructuur 2007
- Uitbreiding op de groenstructuur van 2007
- (Wenselijke) verbindingen 2007
- Uitbreiding van (wenselijke) verbindingen 2007

*Afbeelding: uitsnede Stedelijk Groenstructuurplan*

**Bomenbeleid Utrecht (2009) aangevuld september 2018**
De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld. Hierop is een aanvulling gedaan op 27 september 2018 voor een herplantplicht. Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu. Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende

structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren.
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen.

*Plangebied*
De bomenparagraaf is opgenomen in paragraaf 5.12 Bomen.

**Nota Utrechtse soortenlijst (2018)**
Op 7 juni 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Utrechtse soortenlijst vastgesteld, ter bescherming en stimulering van de voor Utrecht belangrijke plant- en diersoorten en daarmee ter bevordering van de biodiversiteit in de stad. Onder de bescherming vallen 5 vogelsoorten, 3 vissoorten, 6 soorten wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelsoorten. De Utrechtse soortenlijst wordt meegewogen bij de voorbereiding van gemeentelijke ruimtelijke plannen. Bij een gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente Utrecht initiatiefnemer is moet naar de aanwezigheid van deze Utrechtse soorten onderzoek worden gedaan. Bij gebiedsontwikkelingen van derden wordt dringend geadviseerd om de Utrechtse soortenlijst bij de onderzoeken te betrekken.

*Plangebied*
Voor deze ontwikkeling is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd waarbij de Utrechtse soorten zijn meegenomen. De uitkomsten zijn beschreven in paragraaf 5.11 Natuurbescherming.

#### 2.3.2.2.4 Bouwen

**Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)**
De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

- De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
- De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
- De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

*Plangebied*
Het plangebied ligt in de Centrale Zone waarvoor een basismaat geldt van 15 of 30 meter en hoogteaccenten mogelijk zijn tot het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte. Een deel van het plangebied is aangewezen als zoekgebied waarbinnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter mogelijk zijn. De maximale bouwhoogtes die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, voldoen aan de aangegeven bouwhoogtes voor de Centrale Zone.

In paragraaf 2.3.2.1 De koers (RSU 2040) is ook ingegaan op het onderwerp hoogbouw. Hier wordt de actuele visie op hoogbouw in Utrecht toegelicht in relatie tot het plangebied.

**Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)**
In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", welke in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing

op basis van de loketcriteria.

De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

*Plangebied*
Het plangebied is in de welstandsnota deels aangeduid met het beleidsniveau 'open' (voornamelijk het noordelijke deel) en deels met het beleidsniveau 'respect' (voornamelijk het zuidelijke deel).

*Open*
Het bebouwingsbeeld blijft gehandhaafd, maar mag ook veranderen. Dat geldt voor de structuur van een gebied en ook voor de architectuur. Landschappelijke waarden moeten behouden blijven. Dit betekent:

- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

*Respect*
De belangrijkste eigenschappen van de aanwezige bebouwing en de omgeving 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.

Als de gemeenteraad voor een gebied stedenbouwkundige plannen of beeldkwaliteitplannen heeft vastgesteld, moeten die gevolgd worden. Voor de woonwijken en kantoor- en bedrijventerreinen van Leidsche Rijn, en dus ook Papendorp, blijven vastgestelde, stedenbouwkundig kaders daarom van toepassing in het kader van de welstandstoetsing. In die kaders is het gewenste ruimtelijk en architectonisch beeld voor een gebied voor een groot deel in detail vastgelegd, vaak in sterke samenhang met de landschappelijke structuren. De zogenoemde ontwikkelingsgebieden worden daarom ook buiten beschouwing gelaten in de welstandsnota. Het beeldkwaliteitsbeleid voor de ontwikkelingsgebieden wordt bepaald in de stedenbouwkundige uitwerking van deze gebieden. In de nota is specifiek voor Papendorp aangegeven dat er aan de noordzijde nog de ontwikkelingsgebieden (deelgebieden Groenewoud Noord, Mercat en Mobiliteitshub XL) zijn waarvoor de planvorming in de toekomst gestalte krijgt.

Samenvattend wordt het welstandsbeleid voor Papendorp ten eerste bepaald door stedenbouwkundige plannen en beeldkwaliteitplannen. Alleen als een dergelijk plan niet of nog niet aanwezig is, dan gelden de beleidsniveaus 'open' en 'respect'.

#### 2.3.2.2.5 Erfgoed en cultuurhistorie

**Erfgoednota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden (2021)**
In de erfgoednota is verwoord welke uitdagingen en ambities op het gebied van erfgoed de gemeente voor de rest van het decennium ziet en welke strategieën de gemeente wil hanteren om deze het hoofd te bieden en te realiseren.

Ambities voor de compacte stad: bij gebiedsontwikkelingen streven we naar versterking en zichtbaar maken van de historische kwaliteiten en het gebiedseigen karakter.

Uitdaging: Uitzonderlijk Utrechts Erfgoed beter positioneren: Voor de werelderfgoederen (waaronder de Nieuwe Hollandse Waterlinie) en in de historische binnenstad vormen behoud en versterking van

de erfgoedwaarden uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Vanaf de start wordt het gebouwd, archeologisch en ruimtelijk erfgoed betrokken bij een gebiedsontwikkeling. Dit betekent dat kenmerken van het erfgoed worden geïnventariseerd, gewaardeerd en meegenomen in de integrale afweging.

*Plangebied*
In paragraaf 5.14 is op de cultuurhistorie in het plangebied ingegaan.

**Archeologie**
De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een gebiedsaanduiding voor archeologie op te nemen in het bestemmingsplan Chw Algemene regels Utrecht en in de daarop volgende Chw bestemmingsplannen. In deze gebiedsaanduiding is opgenomen dat de voor archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Hiermee wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met regels in het bestemmingsplan. Met de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

*Plangebied*
In het bestemmingsplan is ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen de gebiedsaanduidingen overige zone - archeologische verwachting 3 t/m 6 opgenomen. In paragraaf 5.15 is verder ingegaan op de archeologie in het plangebied.

#### 2.3.2.2.6 Verkeer en mobiliteit

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

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

Deze doelen zijn:

1. Bereikbaarheid van en binnen de stad;
2. Kwaliteitsslag openbare ruimte;
3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit;
4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte.

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

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

In zes modules, behorende bij de parkeervisie, werkt de gemeente de uitvoering van de parkeervisie verder uit. Op dit moment zijn twee van de zes modules vastgesteld: 'Parkeernormen' en 'Aanpak betaald parkeren'. De modules 'Parkeerhubs', 'Fietsparkeren', 'Aanpak parkeren openbare ruimte' en 'Parkeren en toegankelijkheid' worden op dit moment uitgewerkt. De beleidsregel parkeernormen fiets en beleidsregel parkeernormen auto zijn een uitwerking van de module 'parkeernormen'.

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

In de module 'parkeernormen' wordt aangegeven hoe omgegaan moet worden met fiets- en

autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Hierbij wordt ingegaan op:

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

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

*Plangebied*
Het plangebied ligt in een maatwerkgebied. Voor parkeren in het plangebied worden de parkeernormen uit de beleidsregels parkeernormen fiets en parkeernormen auto gevolgd. In de planregels is een regeling opgenomen over parkeren, waarin het gebruik van de minimale parkeernormen uit de beleidsregels verplicht wordt gesteld. Bij de invulling van de parkeerbehoefte mag ook parkeren op afstand worden meegenomen. Met de realisatie van de Mobiliteitshub XL draagt het plangebied bij aan de stedelijke doelstellingen voor parkeren op afstand. In de paragraaf over verkeer en parkeren in Hoofdstuk 4 Planbeschrijving is dit nader uitgewerkt.

**Mobiliteitsplan2040 (2021)**
Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (vastgesteld op 15 juli 2021) vervangt het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016). Met het Mobiliteitsplan blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten:

- Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;
- Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit verminderen we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer of spreiden we deze beter over de dag;
- Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven aan de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen, zorgen we ervoor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;
- Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk bieden we fietsers de keuze om hun bestemming via verschillende routes te bereiken. Zo zorgen we ervoor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en dat het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;
- Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we ervoor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;
- Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u;
- Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden, zorgen we ervoor dat je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer en de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;
- Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we ervoor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten;
- Slim sturen: door het toepassen van de prioritering bij de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;
- Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel, het Ledig erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.

*Plangebied*
Het plangebied wordt ingericht volgens het Mobiliteitsplan 2040. In de paragraaf over verkeer en parkeren in Hoofdstuk 4 Planbeschrijving is dit nader uitgewerkt.

#### 2.3.2.2.7 Gezond stedelijk leven

**Nota Gezondheid voor iedereen – VolksgezondheidsbeleidUtrecht 2019-2023**

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. In de nota is gezonde leefomgeving één van de 7 speerpunten. De ambitie is een gezonde leefomgeving voor elke Utrechter die zo is ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen.

*Gezond leven is gemakkelijk*

De openbare ruimte wordt zo ontworpen dat deze voor iedereen bespeelbaar is en uitnodigt om te bewegen, te sporten, te verblijven en te ontmoeten. De voetganger en de fietser krijgen vaker voorrang dan de auto en krijgen meer ruimte. Het openbaar vervoer wordt een aantrekkelijk alternatief door betere bus-, tram- en treinverbindingen. Nieuwe woonwijken worden zo ontworpen dat de auto minder nodig is. Door voorzieningen dichtbij en door ontmoetingsplekken wordt ontmoeting gefaciliteerd. Dit draagt bij aan de sociale cohesie in de buurt. Er wordt toegewerkt naar een omgeving waar Utrechters gemakkelijk voedselkeuzes kunnen maken die gezond zijn voor mens, dier en milieu.

*De druk op de gezondheid is zo laag mogelijk*

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Ook wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 motorvoertuigen per etmaal), met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen per etmaal) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, wordt onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen.

Er worden hogere lokale ambitiewaarden voor geluid gehanteerd dan de wettelijke grenswaarden namelijk 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Ook worden stille plekken beschermd. In dit licht worden geen horecavoorzieningen toegestaan in stille hofjes en rustige woonstraten.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Nieuwe wegen, woningen en kantoren leiden niet tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere lucht- of geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen zoals een geluidsluwe zijde en extra groen.

*Mensen voelen zich prettig*

Een evenwichtige balans tussen wonen, werken en recreëren is belangrijk voor een gezonde leefomgeving. Zo is er ruimte voor groen, water en is er ruimte om te spelen, te ontmoeten en te bewegen. Dit betekent ook dat er voldoende ruimte is om te recreëren in de buurt. Er zijn voldoende (maatschappelijke) voorzieningen en er is aandacht voor diversiteit in functies van de openbare ruimte. De aanwezigheid van groen is goed voor de gezondheid van mensen, en voor de biodiversiteit in de stad. Groene ruimtes nodigen uit tot bewegen, zorgen voor verkoeling, zijn belangrijk als recreatieve (ontmoetings-) ruimte en absorberen geluid. Straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels worden zo groen mogelijk ingericht volgens het 'groen tenzij' principe. Elke Utrechter heeft de mogelijkheid om vanuit zijn woning een prettig ommetje te maken, want dat nodigt mensen uit tot meer bewegen en draagt bij aan ontmoeten.

*Plangebied*

In paragraaf 5.18 is op het gezond stedelijk leven ingegaan. In paragraaf 5.4 is ingegaan op de geluidssituatie en in paragraaf 5.5 is ingegaan op de luchtkwaliteit in het plangebied.

#### 2.3.2.2.8 Bodem, ondergrond en water

**Nota Bodembeheerplan 2017-2027 'Grondig Werken 4' (2017) en Aanvulling Nota Bodembeheerplan 2017-2027 beleid PFAS (2020)**

In 2017 is de Nota Bodembeheer 2017-2027 'Grondig Werken 4' vastgesteld. De Nota bodembeheer 2012–2022 is met de voorliggende Nota bodembeheer 2017-2027 geactualiseerd. Utrecht groeit en er wordt zowel in de stad als aan de randen veel gebouwd. Door deze bouwinitiatieven kan de vraag naar bouwgrond periodiek groot zijn. We willen voorkomen dat deze bouwgrond van elders (vaak over lange afstand) wordt aangevoerd. De aanpak in de Nota Bodembeheer 2017 – 2027 zorgt ervoor dat de benodigde grond duurzaam uit de eigen en uit omliggende gemeenten in de regio kan komen, wat bijdraagt aan een gezonde verstedelijking en een circulaire economie. In 2020 is de Nota uitgebreid met een aanvullende nota over PFAS-stoffen.

Daarbij is de ambitie om maximaal voordeel te behalen voor mens en milieu, efficiënter te werken (goedkoper, kortere doorlooptijden) en werk met werk te maken. In de Nota bodembeheer staat hoe beschikbare vrijgekomen grond en baggerspecie op en in de landbodem van de gemeente Utrecht mag worden opgeslagen, hergebruikt of toegepast en welke regels en procedures hierbij gelden. De nota is bedoeld voor professionele partijen.

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

Het gebiedsspecifieke beleid bestaat uit:

- een uitbreiding van het beheergebied en acceptatie van bodemkwaliteitskaarten uit omringende gemeenten;
- lokale maximale waarden op gebiedsniveau om zo gebruik te maken van de toegestane kwaliteit die past bij de bodemfunctie. Het betreft enkele wijken van Leidsche Rijn en de gemeentelijke hoofdwegen aan de oostzijde van de stad. Met deze lokale maximale waarden sluiten we aan bij de (toekomstige) woonfunctie van de wijken of industriefunctie van de hoofdwegen;
- lokale maximale waarden voor de stofgroepen polychloorbifenylen (PCB's) en organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB's) binnen bepaalde gebieden. Bij beide stofgroepen is met de lokale maximale waarden aangesloten bij de gebiedseigen kwaliteit;
- lokale maximale waarden voor het Noorderpark. Aangesloten is bij de gebiedseigen kwaliteit;
- een strengere eis met betrekking tot het gewichtspercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- lokale maximale waarden voor de stofgroep PFAS, waarbij de gehele gemeente als één zone wordt beschouwd. Deze waarden gelden voor de bovenste meter.

Ander gemeentelijk beleid bestaat uit:

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

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

*Plangebied*

In paragraaf 5.10 Bodem en ondergrond is op de bodem- en ondergrondsituatie van het plangebied ingegaan.

**Visie Water en Riolering (2022) en de Visie Klimaatadaptatie(2022)**

De gemeenteraad heeft in februari 2022 de Visie Water en Riolering en de Visie Klimaatadaptatie vastgesteld. De visie 'Water en Riolering' bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van de wettelijke zorgplicht op het gebied van water en riolering en is onderdeel van de gemeentelijke omgevingsvisie voor het thema water en riolering. De visie vormt samen met het programma water

en riolering het nu nog wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en is daarmee de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. Deze wettelijk verplichting verdwijnt met de invoering van de Omgevingswet.

De Visie Klimaatadaptatie geeft aan wat nodig is om Utrecht voor te bereiden op de gevolgen van klimaatverandering. Utrecht zal in de toekomst steeds vaker te maken krijgen met de gevolgen van het veranderende klimaat en is gevoelig voor het vaker voorkomen van extreme regenbuien, wateroverlast en langere perioden van hitte en droogte. Het is dan ook van belang om hier bij nieuwe bouwontwikkelingen rekening mee te houden en de bebouwde omgeving zo goed mogelijk aan te passen aan het veranderende klimaat.

De visie klimaatadaptatie sluit aan op de visie Water en Riolering, omdat de verwerking en het beheer van hemel-, riool-, oppervlakte- en grondwater een belangrijke bijdrage levert aan het geschikt maken van Utrecht tegen de veranderende omstandigheden. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptatie een onderdeel van is.

Als Utrecht klimaatrobuust wil zijn zal de sponswerking van de stad vergroot moeten worden. We willen hemelwater niet langer afvoeren via het riool naar de rioolwaterzuivering, maar het regenwater zoveel mogelijk vasthouden op de plek waar het valt. Zowel op eigen terrein, in de openbare ruimte, in de bodem of in het oppervlaktewater. Hiervoor moet zo veel mogelijk oppervlak onverhard blijven en vergroend worden, zodat het riolerings- en afwateringssysteem wordt ontlast en zodat er water beschikbaar is in perioden van droogte. Een voorwaarde voor deze vergroening en voor het toevoegen van meer bomen, is dat de bovengrond en ondergrond op elkaar worden afgestemd en dat er ruimte wordt gemaakt voor het planten van groen en bomen.

Het beleid voor klimaatadaptatie is ook vastgelegd in de Deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie, waarin voorstellen zijn opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel dat de bebouwde omgeving in 2050 nog steeds aantrekkelijk is om te leven en dat ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig zijn opgebouwd en getoetst. Gemeente Utrecht heeft samen met andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

*Wateroverlast*
Uitgangspunten in de Visie Water en Riolering zijn:

- Vuil water en schoon regenwater worden zoveel mogelijk gescheiden en bestrating en dakvlakken worden zoveel mogelijk aangesloten op een regenwatersysteem.
- Regenwater wordt zoveel mogelijk vastgehouden op de plek waar het valt en wordt zichtbaar over het oppervlak afgevoerd i.p.v. ondergronds.
- Buien tot 20 mm per uur kunnen verwerkt worden zonder dat er water op straat blijft staan.
- Zelfs bij zeer extreme regenbuien van 80 mm in een uur mag geen schade ontstaan aan gebouwen en nutsvoorzieningen en worden veiligheidsrisico's voorkomen.
- Wegen, parkeerplaatsen, pleinen en groenvoorzieningen kunnen bijdragen aan tijdelijke waterberging bij extreme regenval. Aandachtspunten hierbij zijn de profilering van het terrein en hoogteliggingen. Er moet dus gezorgd worden voor voldoende hoogteverschil tussen vloer- en wegpeilen. Regenwater mag niet langer dan 3 uur op straat staan.

*Voorkeursvolgorde*
Voor het verwerken van regenwater wordt in Utrecht een voorkeursvolgorde aangehouden. Allereerst wordt water zoveel mogelijk vastgehouden om her te gebruiken. Pas daarna stroomt regenwater oppervlakkig af naar bovengrondse bergingsvoorzieningen t.b.v. infiltratie. Als dat niet kan wordt water geborgen en geïnfiltreerd in ondergrondse voorzieningen. Pas als het regenwater ook niet afgevoerd kan worden naar het oppervlaktewater wordt het afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

*Droogte*
Om droogteschade te voorkomen moet de sponswerking van de bodem vergroot worden. Hiervoor moet zoveel mogelijk regenwater vastgehouden en geïnfiltreerd worden. Uitgangspunten daarvoor zijn:

- Minimaal 90% van het regenwater wordt in het gebied opgevangen en verwerkt zonder afwenteling op het oppervlaktewater. Hiervoor moet 15 mm regenwater per m2 verharding (incl. dakvlakken) vastgehouden kunnen worden in daarvoor bestemde infiltratievoorzieningen. Deze voorzieningen moeten in minimaal 10 en maximaal 48 uur leeg kunnen lopen.
- Om zoveel mogelijk water vast te kunnen houden is voor het ontwerp en inrichting van de openbare ruimte “groen, tenzij” het leidende principe. Verharding voegen we alleen toe als het

nodig is om het gewenste gebruik en beheer te faciliteren.
- Daken en gevels zijn zo groen mogelijk ingericht volgens het principe "geen dak of gevel onbenut". Daarbij worden bij voorkeur zonnepanelen gecombineerd met groen. Met name daken waarop zicht is vanuit woningen, worden groen uitgevoerd.

*Hitte*
Hittestress wordt vooral bepaald door de gevoelstemperatuur. Dit is, naast luchttemperatuur, gebaseerd op factoren zoals luchtvochtigheid, de aanwezigheid van wind en de straling van de zon en omliggende gebouwen.

In steden is het, door de aanwezigheid van verharding en gebouwen, extra warm. Hier kan het ongeveer 7 tot 10 graden warmer aanvoelen dan het landelijke gebied. Dit noemen we het 'hitte eiland effect': steden nemen overdag meer warmte op en stoten deze 's nachts langzaam af, waardoor het vooral 's nachts warm blijft in de stad. Voor Utrecht streven we naar een stad waarin het hitte-eiland effect beperkt is tot een verschil in gevoelstemperatuur van maximaal 5 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI de Bilt).

De Gemeente Utrecht heeft in de klimaatadaptatievisie de volgende uitgangspunten opgesteld om hittestress te verminderen:

- Op de belangrijkste looproutes moet er op het heetst van de dag 40% schaduw aanwezig zijn en in overige loopgebieden is er op het heetst van de dag 30% schaduw.
- De minimale afstand tot een koelteplek is 200 meter;
- Er is minimaal 40 % groen per wijk.

*Plangebied*

In paragraaf 5.13 Water en klimaatadaptatie is op de water- en de klimaatadaptatie situatie in het plangebied ingegaan.

#### 2.3.2.2.9 Energie

**Utrecht: energiek middelpuntvan het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019**
De gemeenteraad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan besproken en het document Duiding van het College bij het Energieplan vastgesteld. Deze documenten geven samen richting aan het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren. Het Energieplan is door 165 Utrechters opgesteld en hierbij stond de volgende vraag centraal: realiseer een klimaatneutraal Utrecht. Aan de hand van de onderwerpen wonen, werken, vervoer en centrale energievoorziening in Utrecht zijn, om dit te bereiken, te nemen maatregelen geformuleerd. Bewustwording via het verbeteren van informatievoorziening is hierbij belangrijk en de gemeente heeft een grote en pro-actieve rol bij de overgang naar duurzame energie.

In het najaar van 2015 zijn de Utrechtse Energieagenda's verschenen, welke een vervolg zijn op het Energieplan en de duiding daarop van het college. Hierin worden de concrete gemeentelijke werkzaamheden gepresenteerd en de inzet van middelen welke leiden tot een klimaatneutraal Utrecht richting 2030. Om deze ambitie te bereiken zijn de volgende ambitieuze doelstellingen voor 2020 geformuleerd:

- 30% $CO_2$-reductie ten opzichte van 2010;
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt;
- 10% van de daken zijn voorzien van zonnepanelen.

Sinds het coalitieakkoord 'Utrecht: Ruimte voor iedereen' uit 2018 zijn voorgaande doelstellingen vervangen. Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en om hiertoe te komen worden de volgende stappen genomen:

- de gemeentelijke energie-inkoop is in 2020 volledig verduurzaamd;
- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- in 2030 is het Utrechtse systeem van stadsverwarming verduurzaamd;
- in 2030 zijn minimaal 40.000 bestaande woningen van het gas af;
- het gemeentelijke vastgoed is in 2040 volledig verduurzaamd.

*Plangebied*

In paragraaf 5.21 Energie is aangegeven hoe de energieambities in het plan worden ingevuld.

**Visie op de warmtevoorziening (2017)**
Op 2 november 2017 heeft de gemeenteraad de Visie op de warmtevoorziening vastgesteld. De $CO_2$-uitstoot in onze stad wordt voor een derde veroorzaakt door het verwarmen van huizen en gebouwen met aardgas (inclusief de stadsverwarming). Ook gebruiken gebouwen op dit moment

relatief veel warmte door een lage isolatiegraad en installaties met een laag rendement. Om de doelstelling te behalen om als Utrecht in 2030 klimaatneutraal te zijn, is een omschakeling naar een duurzame warmte- en koudevoorziening nodig. Met het nieuwe coalitieakkoord is de doelstelling opgenomen om zo snel mogelijk klimaatneutraal te zijn en 40.000 bestaande woningen van het gas af te halen. Een duurzame warmtevoorziening kan gerealiseerd worden door de vraag naar warmte te beperken, te stoppen met het gebruik van aardgas en over te stappen op duurzame warmtebronnen. Dit vraagt om ingrijpende aanpassingen in gebouwen, de energieinfrastructuur en door nog meer gebruik te maken van duurzame warmtebronnen. Natuurlijke momenten, op zowel gebouw- als gebiedsniveau, moeten worden benut om de warmtetransitie te versnellen. Een klimaatneutrale warmtevoorziening moet aan de voorwaarden duurzaam, betaalbaar en betrouwbaar voldoen.

In het door het VNG ondertekende Klimaatakkoord is een nieuwe regierol voor de gemeente vastgelegd. Gemeenten moeten voor eind 2021 een Transitievisie Warmte (TVW) en een Regionale Energiestrategie (RES) opstellen. In de Transitievisie Warmte staat hoe de gemeente een aardgasvrije stad gaat maken en welke planning daarvoor wordt gehanteerd. In de TVW staat wanneer we in welke buurt starten met het aardgasvrij maken van gebouwen en het aanpassen van de energie-infrastructuur. In de RES staat hoe Utrecht en haar regiogemeenten invulling gaan geven aan de landelijke energiedoelstellingen in het Klimaatakkoord voor het verduurzamen van de energiebronnen. In de RES staat hoeveel en waar duurzame elektriciteit (wind en zon) in 2030 wordt opgewekt. Ook staat er in de RES welke duurzame warmtebronnen te gebruiken zijn zodat buurten van het aardgas af kunnen. Beide documenten worden in de Omgevingsvisie verankerd. De landelijke wet- en regelgeving wordt hiervoor de komende tijd aangepast.

*Plangebied*
In paragraaf 5.21 Energie is aangegeven hoe de energieambities in het plan worden ingevuld.

#### 2.3.2.2.10 Sport, recreatie en toerisme

**A room with a view, Beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 (2010) en bijstelling hotels (2019)**
Op 19 december 2019 is de beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 bijgesteld. In de nota wordt de verwachting uitgesproken dat in de periode 2019-2021, 1.500-1.800 nieuwe hotelkamers worden gerealiseerd bovenop het bestaande aantal van ongeveer 2.000 hotelkamers. Voor Utrecht betekent dit een inhaalslag in kwantiteit en kwaliteit van hotelconcepten. Vanwege deze relatief grote toevoeging in een korte tijd is het nodig om tijdelijk een pas op de plaats te maken en eerst het effect van deze toename af te wachten voordat er eventueel meer nieuwe hotels toegevoegd worden. Dit betekent dat, totdat het beleid wordt herijkt, er in principe geen nieuwe hotels worden toegestaan met bestemmingsplanwijzigingen. Voor aanvullende bijzondere concepthotels met maximaal 50 kamers of bijzondere doelgroephotels kan onder voorwaarden (over locatie, kwaliteit initiatiefnemers, segmentatie en duurzaamheid) een uitzondering worden gemaakt. Uitbreidingen van bestaande hotels met een kwaliteitsdoel blijven ook beperkt mogelijk.

*Plangebied*
In het plangebied is een bestaand hotel aanwezig. Dit hotel is positief bestemd in dit nieuwe bestemmingsplan Papendorp. Het geldende bestemmingsplan voor Papendorp staat verder op de bedrijfs- en kantorenlocaties de nieuwvestiging van hotels toe. Voor de meeste locaties zijn er echter geen plannen om hotels te realiseren en het hotelbeleid is er op gericht om slechts in beperkte mate ruimte te bieden voor nieuwe hotels in Utrecht. Op het Taatsenplein is er wel een hotel voorzien in de plannen. In het geldende bestemmingsplan is voor deze locatie specifiek aangegeven dat het een hotel mag zijn met maximaal 200 hotelkamers. Die mogelijkheid is overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp. Hieraan wordt in dit bestemmingsplan de optie toegevoegd om deze mogelijkheid voor een hotel deels of geheel te realiseren in het deelgebied Mobiliteitshub XL. Door een goede ontsluiting en de ligging bij de entree van Papendorp, leent deze locatie zich goed voor een nieuw hotel. Aan het Taatsenplein én in het deelgebied Mobiliteitshub XL maakt het nieuwe bestemmingsplan Papendorp dus hotels mogelijk, als het totaal aantal kamers op beide locaties niet meer is dan het geldende maximum van 200 kamers.

Het toevoegen van de mogelijkheid om hier een hotel te realiseren, is passend binnen het Utrechtse hotelbeleid, omdat het gaat om een verdeling van maximaal 200 kamers tussen de locatie op het Taatsenplein en de locatie in het deelgebied Mobiliteitshub XL. Per saldo vindt er dus op deze locaties samen geen uitbreiding plaats van het aantal toegestane hotelkamers, omdat op het Taatsenplein al een mogelijkheid bestaat om 200 hotelkamers te realiseren. Tevens wordt in dit verband opgemerkt dat de latente ruimte die het geldende bestemmingsplan Papendorp biedt, wordt wegbestemd om in de ontwikkeling van Papendorp aan te sluiten op de visie op nieuwe hotels in Utrecht zoals vastgelegd in het Utrechtse hotelbeleid.

**Beleid tijdelijk verblijf (short stay)**
Op 19 december 2019 is het beleid tijdelijk verblijf (short stay) door de gemeenteraad vastgesteld.

Het aantal short stay-accommodaties in Utrecht is de laatste jaren gegroeid. Een toenemende mobiliteit van werknemers en internationale studenten zorgt voor een stijgende vraag naar deze accommodaties. De huisvesting van tijdelijke (internationale) werknemers of studenten mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid en van de beschikbaarheid van voldoende permanente woonruimte voor verschillende doelgroepen in de stad. Om deze belangen op een goede manier te kunnen wegen zijn uitgangspunten opgesteld. Onder tijdelijk verblijf of short stay wordt verstaan: het bedrijfsmatig (met het oogmerk om winst te behalen) verstrekken van logies met een minimumperiode van twee weken tot 6 maanden met uitloop tot maximaal 12 maanden. Dit gebruik valt onder de bestemming hotel met aanduiding logies voor tijdelijk verblijf. Dit gebruik is niet toegestaan in een woonbestemming. De regels voor het verlenen van vergunningen voor tijdelijk verblijf zijn vastgelegd in de Beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay).

*Plangebied*
In het plangebied zijn er op dit moment geen concreet uitgewerkte planinitatieven voor short stay. Het nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp voorziet dan ook niet in nieuwe short stay functies.

**Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018**
Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, onderscheid gemaakt worden in categorieën van horecabedrijven in een bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op 12 april 2018 in werking getreden en door de raad vastgestelde Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 en overgenomen in de bijlage bij de regels, de Lijst van Horeca-activiteiten. In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'zachte' tot 'harde' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling heeft tot doel de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen. De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

*Plangebied*
In het plangebied worden de horeca-categorieën D1, D2 en D3 mogelijk gemaakt.

**Sportnota 2017-2020 'Utrecht Sportief en gezond' (2016)**
De sportnota 'Utrecht Sportief en gezond' is in 2016 vastgesteld. Met een optimaal sport- en beweegklimaat in de stad wil de gemeente Utrecht bijdragen aan een gezonde leefstijl en daarmee aan een gezonde toekomst voor al haar bewoners. De Sportnota bevat zestien ambities, op het gebied van sportstimulering, sportaccommodaties, topsport en talentontwikkeling en sportevenementen.

Sportstimulering: Door sportstimulering wordt ervoor gezorgd dat nog meer mensen in de stad gaan sporten en bewegen. Het accent wordt gelegd op de buurten met de grootste achterstand in de gezondheid en in sportdeelname. De gemeente werkt hieraan door onder andere de samenwerking tussen sport en andere sectoren zoals gezondheid, welzijn, jeugd, onderwijs en werk en inkomen te versterken.

Sportaccommodaties: Een goede sportinfrastructuur vormt de basis voor een goed sportklimaat. Het aantal sportaccommodaties zal mee moeten groeien met de groei van de stad en het aantal inwoners. Hierbij wordt gestreefd naar een efficiënter gebruik van de accommodaties.

Topsport en talentonwikkeling: Utrecht ambieert een goed topsportklimaat, met aandacht voor ondersteuning van topsportverenigingen en talentontwikkeling. Hiervoor werkt de gemeente samen met sportverenigingen, sportorganisaties, onderwijs en het bedrijfsleven.

Sportevenementen: Topsport- en breedtesportevenementen wordt als middel gebruikt om zoveel mogelijk Utrechters kennis te laten maken met sporten en bewegen. Evenementen bieden een podium waarop talenten zich kunnen meten met de (inter)nationale top.

*Plangebied*
Er zijn goed bereikbare sportvoorzieningen in de omgeving van het plangebied aanwezig, zoals sportpark Rijnvliet (voetbal, hockey, tennis, rugby, paardensport). De bewoners en overige gebruikers van Papendorp kunnen ook gebruik maken van de sportcomplexen Papendorp en Den Hommel (zwembad, tennis Domstad).

Voor indoorsport is het de bedoeling om sportfaciliteiten in de Mobiliteitshub XL te realiseren. In de openbare ruimte kan op veel plekken gesport worden, zoals hardlopen en bootcamp. De openbare ruimte van Papendorp is en wordt zodanig ingericht dat deze geschikt is om in te spelen, wandelen,

sporten, ontspannen en te ontmoeten. Pleintjes en groenzones zijn zo ontworpen dat deze functioneren als ontmoetingsplekken.

#### 2.3.2.3 Gebiedsbeleid

In gebiedsbeleid maakt de gemeente de koers en het thematische beleid van de Omgevingsvisie Utrecht passend binnen een specifiek gebied. Voor het plangebied is geen recent gebiedsbeleid opgesteld.

In het verleden is het Masterplan Leidsche Rijn (1995) en de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn (1997) opgesteld.

Het Masterplan Leidsche Rijn vormde in 1995 het ruimtelijke en programmatische startpunt voor de ontwikkeling en de realisatie van de plannen voor Leidsche Rijn. Het Masterplan is er op gericht Leidsche Rijn te ontwikkelen tot een stedelijk gebied met als doel een bijdrage te leveren aan de oplossing van de woningnood in de regio Utrecht en gaat uit van de realisering van in totaal 30.000 woningen binnen Leidsche Rijn. In de visie die aan het Masterplan Leidsche Rijn ten grondslag ligt, nemen drie begrippen een centrale plaats in: compactheid, duurzaamheid en identiteit.

Bij compactheid gaat het niet zozeer om een hoge dichtheid, maar vooral om een sterke verbondenheid met bestaande concentraties van bebouwing. Met duurzaamheid wordt gedoeld op het streven naar een evenwicht in ecologische en economische aspecten. Identiteit heeft ten slotte te maken met karakter. Behoud van identiteit dient onder meer te worden nagestreefd door rekening te houden met de onderling sterk verschillende karakters van de stad Utrecht enerzijds en de kernen Vleuten en De Meern anderzijds.

In het Masterplan zijn de hoofdlijnen van de stedenbouwkundige ontwikkeling vastgelegd. In de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn zijn de programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en kwalitatieve eisen gegeven voor de deelgebieden. De Ontwikkelingsvisie vormt een integraal programma van eisen met als doel het creëren van overzichtelijke projecten en heldere uitgangspunten voor de volgende fasen van de planontwikkeling. De Ontwikkelingsvisie zorgt er verder voor dat bij de opdeling in deelplannen en -projecten de samenhang niet verloren zal gaan.

In het Masterplan Leidsche Rijn is al aangegeven dat Papendorp als woon- en werklocatie ontwikkeld kan worden.

### 2.3.3 Overig gemeentelijk beleid

**Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)**
De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

- nieuw te bestemmen woningen beschikken over een geluidsluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch goede woningindeling;
- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

*Plangebied*
In paragraaf 5.4 is ingegaan op de geluidssituatie in het plangebied.

**Nota externe veiligheid (2007)**
De Nota externe veiligheid, die in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting of het transport bevinden.

De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot

afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

*Plangebied*
In paragraaf 5.8 is ingegaan op de externe veiligheid in het plangebied.

## 2.4 Conclusie

De conclusie voor het plangebied uit het relevante beleid is dat deze ontwikkeling past binnen de relevante beleidskaders op rijks- provinciaal en gemeentelijk niveau.

# Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

## 3.1 Inleiding

In Papendorp is sprake van een tussenstand. In een deel is de kantorenlocatie gerealiseerd, een ander deel ligt braak en in een ander deel zijn bedrijven aanwezig die op termijn gaan vertrekken.

## 3.2 Beschrijving van het plangebied

### 3.2.1 Historische ontwikkeling

Rond 1900 was de Papendorp een polder aan de rand van Utrecht en werd van de stad gescheiden door het Amsterdam-Rijnkanaal. Dat is in de jaren daarna nauwelijks veranderd. De Polder Papendorp werd door de komst van de Rijkswegen A2 en A12 verder geïsoleerd. Papendorp was een polder met een landelijke uitstraling. Het gebied was in gebruik als grasland, dat werd doorsneden door sloten en dijken, met soms knotwilgen. Slechts de noordelijke punt ontwikkelde zich tot bedrijventerrein, met een asfaltcentrale. Ook realiseerde Rijkswaterstaat er een beheerlocatie.

In de jaren 90 van de vorige eeuw stak Utrecht het Amsterdam-Rijnkanaal over met VINEX-locatie Leidsche Rijn. In het Masterplan Leidsche Rijn uit 1995 is het gebied, naast werklocatie, aangegeven als woningbouwlocatie. De aanwezigheid van een asfaltcentrale heeft tot op heden de realisatie tegengehouden.

Sinds 1999 onderging een groot deel van Papendorp een transformatie van agrarische gronden (met enkele bedrijfsfuncties) naar een bedrijven- en kantorengebied. Kantorenpark Papendorp werd voor een groot deel gerealiseerd.

### 3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

In het plangebied zijn geen monumenten of beschermde stads- en dorpsgezichten aanwezig. In het plangebied is ook geen beschermd religieus erfgoed aanwezig, zoals beschreven in de Utrechtse visie religieus erfgoed (2019).

In zijn huidige staat herbergt het plangebied weinig zichtbare cultuurhistorische sporen die die een betekenisvolle verwijzing vormen naar de geschiedenis van dit gebied. Het voornaamste relict is het oude tracé van de Taatsendijk, met zijn westelijke bermsloot (waarvan de noordelijke voorzetting nog bewaard is op de grens van de plandelen Groenewoud-Noord) en de eventueel zichtbaar te maken resten van de verdwenen Taatse of Galekopper molen. Het gaat om een karakteristiek stukje infrastructuur van het historische Nederlandse polderlandschap, bestaande uit een kade met ernaast gelegen wetering en wipwatermolen, tezamen verantwoordelijk voor de waterhuishouding van de polder Papendorp die het plangebied zijn naam gaf.

### 3.2.3 Structuurbepalende elementen

Papendorp wordt ingeklemd tussen twee grote woongebieden. Aan de oostzijde ligt de stad Utrecht, met de wijk Kanaleneiland. Aan de westzijde ligt de woonwijk Leidsche Rijn. Daarnaast wordt het plangebied ingeklemd door de grote infrastructurele lijnen Rijkswegen A2 en A12, de Ds. Martin Luther Kinglaan en het Amsterdam-Rijnkanaal. Door de breedte van deze vervoersassen ligt het gebied enigszins geïsoleerd.

De structuur van Papendorp wordt gekenmerkt door de lange lijnen in het plangebied. De sloten en de dijken die voor de polder zo kenmerkend zijn, zijn in het stedenbouwkundig plan overgenomen. De Groenewoudsedijk is, ook na de ontwikkelingen, voor een deel blijven liggen. Ook de Taatsendijk is een belangrijk structurerend element in Papendorp. De lange noord-zuidlijnen die van oudsher in het gebied aanwezig zijn, blijven ook na ontwikkeling zichtbaar in het gebied.

## 3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

De basis voor het huidige Papendorp is bepaald in de stedenbouwkundige Plannen voor Papendorp Noord en Papendorp Zuid.

Papendorp is nu vooral een centraal gelegen en hoogwaardige kantorenlocatie. Via de A2 en de A12 is het landelijk goed bereikbaar. Via de Bevrijdingslaan en de Orteliuslaan heeft het directe

verbindingen met de stad en het OV-netwerk van de stad. De planstructuur bestaat uit een centrale zone, de Taats, met een glooiend landschap er omheen. Los in het omliggende landschap staan strak geregisseerde kantoorpanden die het parkeren verbergen onder de bebouwing en groene glooiingen. Door de auto's uit het zicht te halen is in Papendorp een groene, landschappelijke inrichting gerealiseerd met lange doorzichten. Bijzonder is de combinatie van de kantoorvilla's dichtbij het kanaal met de volkstuinen en de sportterreinen.

In de stedenbouwkundige plannen vormt de centrale zone in het gebied, de Taats, de ruggengraat van het gebied. Het is daarbij opgedeeld in een noordelijk deel en een zuidelijk deel. In het zuidelijke deel is kantoorontwikkeling voorzien. In de Taats Noord is ook ruimte gezien voor woningen, afhankelijk van de milieu-invloeden van omliggende functies. Het Taatsenplein verbindt de Taats Noord en Zuid, en vormt met de mogelijkheid tot voorzieningen en een hotel het hart van Papendorp. In de tussentijd is De Taats Zuid ontwikkeld met kantoren. In de Taats Noord is 1 kantoorpand gerealiseerd. De andere kavels liggen braak. Ook het Taatsenplein is nog niet ontwikkeld.

Ten noorden en noordoosten van de Taats liggen enkele bedrijven. Het gaat om een asfaltcentrale van KWS, die voor een klein deel in het plangebied van dit bestemmingsplan valt. Ten noorden daarvan huurt een bedrijf dat metaal en papier recyclet hallen van de gemeente Utrecht. De huurovereenkomst is inmiddels opgezegd en ontruiming is aangezegd. De hallen naast dit bedrijf zijn recent gesloopt.



*Foto van De Taats Zuid en de volkstuinen met kantoorvilla's en sportvelden*



*Foto van De Taats Zuid*



*Foto van De Taats Zuid en de kantoren en bedrijven in het parklandschap (westkant Papendorp)*



*Foto van de kantoren en bedrijven in het parklandschap aan de zuidkant van Papendorp*



*Foto van de kantoren en bedrijven in het parklandschap aan de zuidkant van Papendorp*

## 3.4 Conclusie

Papendorp is een centraal gelegen, binnenstedelijke en goed ontsloten locatie waarvan de potentie om uit te groeien tot een aantrekkelijk woon- en leefgebied nog niet ten volle is benut. De centrale ligging en goede ontsluiting maken dat richting een mooie eindsituatie gewerkt kan worden; een volwaardige woon- en werklocatie.

# Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

## 4.1 Inleiding

Voor Papendorp zijn meerdere stedenbouwkundige plannen gemaakt en in ontwikkeling. Voor het zuidelijk deel van Papendorp is het Stedenbouwkundig Plan Papendorp Zuid (januari 1999) van toepassing. Voor het noordelijk deel van Papendorp geldt het Stedenbouwkundig Plan Papendorp Noord (april 2001). De twee Stedenbouwkundige plannen zijn gewijzigd in 2010. De wijziging betrof een aanvulling met betrekking tot de stedenbouwkundige structuur van De Taats. De beide stedenbouwkundige plannen beschrijven samen één samenhangend gebied, het kantoren en bedrijvenpark Papendorp.

Op 3 februari 2022 is een nieuw plan, het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Papendorp Noord door de gemeenteraad vastgesteld. Het plangebied van dit laatste stedenbouwkundig plan overlapt deels met het plangebied van het Stedenbouwkundig Plan Papendorp Noord uit april 2001, en beslaat deels een gebied dat daar geen onderdeel van is. Voor de delen van het stedenbouwkundig plan die gewijzigd zijn, geldt dat daarbij het oorspronkelijke concept uit 2001 zoveel mogelijk is gerespecteerd. Ook het Taatsenplein Zuid, onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan Papendorp Zuid, is meegenomen in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp Noord.

In de beschrijving hieronder worden de verschillende deelgebieden binnen Papendorp beschreven, ongeacht welk stedenbouwkundig plan daaraan ten grondslag ligt.

## 4.2 Groenewoud Noord

### 4.2.1 Typering en functies deelgebied

Groenewoud Noord ligt aan de noordkant van Papendorp. Hier komen woningen in een groen en stedelijk milieu, twee parken en bedrijven. Het gebied wordt ontsloten via de Verlengde Mercatorlaan en de Taatsendijk.

Groenewoud Noord grenst aan de nieuw te ontwikkelen woonwijk Groenewoud, buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Kenmerkend voor de woonbuurt in Groenewoud Noord is de hoge stedelijke wand met woningen langs de Verlengde Mercatorlaan. Deels onder de wand en deels aansluitend aan deze wand wordt het parkeren voor de bewoners van de woonbuurt opgelost. Dit gebeurt in overdekte parkeerterreinen. De stedelijke wand zorgt voor een geluidsluw en autovrij binnengebied. Dit middengebied loopt door tot het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanuit dit binnengebied worden verbindingen gelegd naar Groenewoud, en het taludpark, het groene park op het flauw hellende talud van de A2 en de Dominee Martin Luther Kinglaan. Door dit taludpark loopt een langzaam verkeer verbinding die de Mobiliteitshub kruisingsvrij met De Meernbrug verbindt. Aan de voet van het park, aan de Verlengde Mercatorlaan is er ruimte voor bedrijven.

### 4.2.2 Programma

Wonen: 700 woningen. Een deel van woningen kan worden ingericht als woon/werk woningen. Kansen daarvoor liggen vooral langs de Verlengde Mercatorlaan.

Kantoor: 7.000 $m^2$ bvo (langs de afslag 8a van de A2)

Bedrijfsruimte: 7.000 $m^2$ bvo in deelgebied Mercat. De bedrijfsruimte kan gebruikt worden voor diverse soorten bedrijven tot maximaal milieucategorie 3.1.

### 4.2.3 Verkeer en parkeren

In Groenewoud Noord ligt het primaat bij langzaam verkeer. De auto blijft op afstand. Hierdoor ontstaat er een fijne en veilige leefomgeving, ook voor kwetsbare doelgroepen. De langzaam verkeers verbindingen zijn zoveel mogelijk gecombineerd met groen en water, zodat ze aantrekkelijk zijn om te gebruiken.

#### 4.2.3.1 Langzaam verkeer

Groenewoud Noord is goed bereikbaar voor langzaam verkeer. De snelfietsroute langs het Amsterdam-Rijnkanaal wordt doorgetrokken en er wordt een nieuwe fietsroute gemaakt tussen de Mobiliteitshub en het centrum van Utrecht door het Taludpark naar de Meernbrug.

De woonbuurt krijgt een autovrij binnengebied. De verschillende woonblokken staan rond pleintjes

waar ontmoeting wordt gestimuleerd. De pleintjes worden onderling verbonden met langzaam verkeersverbindingen. Op deze manier zijn ook diverse speelplekken in de buurt kruisingsvrij te bereiken. Tevens lopen er paden die het binnengebied verbinden met de omgeving.

Het tweerichtingen fietspad en voetpad langs de Mercatorlaan wordt doorgezet langs de Verlengde Mercatorlaan. Deze zorgt voor een goede verbinding met de Mobiliteitshub en de voorzieningen daar.

#### 4.2.3.2 Autoverkeer

De belangrijkste ontsluitingsweg voor de auto is de Verlengde Mercatorlaan. Vanuit deze weg worden de parkeerruimtes voor deze buurt ontsloten. Bewoners van Groenewoud Noord parkeren hun auto aan de rand van de buurt, onder de stedelijke wand (de woningen langs de Verlengde Mercatorlaan). Indien nodig kunnen ze met hun auto op de ontsluitende pleintjes komen, bijvoorbeeld om iemand op te halen of af te zetten of voor laden en lossen. Op deze pleintjes staan ook deelauto's.

#### 4.2.3.3 Parkeren

Bewoners parkeren in de parkeerruimtes onder en aansluitend op de stedelijke wand. De bezoekers parkeren in de Mobiliteitshub. Voor de bedrijven is het parkeren voorzien onder het gebouw, eventueel deels onder het taludpark.

## 4.3 MobiliteitshubXL

### 4.3.1 Typering en functies deelgebied

In het deelgebied Mobiliteitshub XL zijn meerdere functie voorzien: parkeren, wonen en commerciële voorzieningen. De mobiliteitshub is bedoeld voor parkeren op afstand. Vanaf de mobiliteitshub reis je verder met de fiets, scooter, het ov of te voet naar je bestemming. Er is ruimte voor circa 2000 auto's (inclusief deelauto's) en circa 1700 fietsen. De mobiliteitshub kent de volgende doelgroepen:

- De eerste doelgroep: Toekomstige bewoners van Zuidwest Utrecht met behoefte aan parkeren op afstand en hun bezoekers en bewoners en werknemers van Papendorp Noord en Groenewoud.
- De tweede doelgroep: Bewoners en bezoekers van bestaande omliggende wijken.
- De derde doelgroep: Werknemers van de Jaarbeurs, P+R-gebruikers en werknemers van Papendorp. Voor de tertiaire doelgroep wordt op regionaal niveau gezocht naar locaties voor passende transferia welke op middellange termijn de parkeerbehoefte van de derde doelgroep kan ondervangen.

Het parkeren beslaat de helft van het blok. In de andere helft is ruimte voor voorzieningen als een supermarkt, detailhandel, horeca en woningen. Samen met het parkeren vormen ze een gesloten bouwblok met een groen binnenterrein.

Het parkeerdeel sluit met een plein aan op de HOV halte. Gebruikers van de parkeerplaatsen in de Mobiliteitshub kunnen zo zonder autoverkeer van en naar de HOV halte lopen. Dwars door het bouwblok loopt de Hubloper. Deze vormt een verbinding voor voetgangers en fietsers van de parkeervoorziening en de HOV halte naar de Mercatorlaan.

Het parkeerdeel van de Mobiliteitshub krijgt in afwijking van het SPvE twee entrees voor auto's, aan de beide koppen een in- en uitgang. Hierdoor wordt het verkeer in Papendorp beter gespreid en de aansluiting Orteliuslaan/Marinus van Tyruslaan ontlast. Ook de verplaatsing van de P+R functie van de huidige plek naar de Mobiliteitshub draagt hier aan bij. Om te voorkomen dat het autoverkeer gelijkvloers de belangrijke voetgangersroute kruist bij de zuidelijk entree, wordt hier een voetgangersbrug gemaakt, die het blok van de Mobiliteitshub XL verbindt met de blokken van de Taats.

### 4.3.2 Programma

- 2000 auto parkeerplaatsen voor de Mobiliteitshub (en ruimtereservering in het plangebied van dit bestemmingsplan voor 1000 parkeerplaatsen van een mogelijke fase 2 van de mobiliteitshub) en 1700 fietsparkeerplekken
- circa 1.500 m2 BVO reguliere supermarkt
- circa 300 m2 BVO overig dagelijks (in de plint aan de Mercatorlaan/aan de Hubloper)
- circa 125 m2 BVO niet dagelijks frequent (in de plint aan de Mercatorlaan/aan de Huploper)
- 100 m2- 700 m2 BVO horeca (in de plint aan de Mercatorlaan/aan de Huploper)
- circa 300 m2 BVO diensten (in het parkeerdeel)
- circa 800 - 1.000 m2 BVO sport (in het parkeerdeel/aan de HOV halte)

- circa 320 woningen
- maximaal circa 37.000 m2 BVO kantoren in de tweede fase (de grootte van dit programma dat hier gerealiseerd kan worden, is afhankelijk van realisatie en de grootte van de tweede fase HUB)

De omvang van het bovenstaande voorzieningenprogramma is vergelijkbaar met het programma dat staat in de Visie voorzieningen (zie Bijlage 3) en de Oplegger visie voorzieningen (zie Bijlage 4) van Bureau Stedelijke Planning. In het overzicht hierboven is het programma omgezet van winkelvloeroppervlakte (wvo) naar bruto vloeroppervlakte (bvo).

## 4.4 De Taats

### 4.4.1 Typering en functies deelgebied

De Taats is een langgerekt stedelijk blok dat de ruggengraat vormt van Papendorp. Deze wordt aan weerszijden begrensd door de Orteliuslaan en de Mercatorlaan. De Taats wordt doorsneden door het Taatsenplein. Dit is de entree vanuit het centrum van Utrecht. Deze plek wordt benadrukt door gebouwen aan weerszijden van het Taatsenplein met een hoogte van maximaal 65 meter. Aan het Taatsenplein is ruimte voor diverse voorzieningen in de plint van de gebouwen. De Taats bestaat uit 3 delen, De Taats Zuid, De Taats Noord en het Taatsenplein .

### 4.4.2 De Taats Zuid

De Taats Zuid ligt ten zuiden van het Taatsenplein, tussen de Orteliuslaan en de Mercatorlaan. Het programma voor De Taats Zuid bestaat voornamelijk uit kantoren. Direct aansluitend op het deel Taatsenplein is een gemengd programma met ook woningen toegestaan.

Binnen de bouwblokken is het mogelijk om groene ruimtes te creëren in de vorm van binnentuinen of atria. Binnen de bouwblokken moet het parkeren worden opgelost. Hiervoor is het mogelijk om dit in twee lagen verdiept en/of halfverdiept in een parkeergarage, danwel deels gebouwd op maaiveld op te lossen.

De bebouwingshoogte is bepaald op 30 en 36 meter (8-9 bouwlagen).

De begane grond laag heeft een minimum hoogte van 4,60 m. De rooilijn van de bouwblokken ligt aan de Orteliuslaan en Mercatorlaan 3 meter terug ten opzichte van de uitgiftegrens. Daarmee krijgt elk gebouw de ruimte voor een eigen stoep, die verbreed wordt bij de terugliggende gevelwanden. Deze private stoep wordt overdekt door een individuele luifel die samen met de luifels van de aanliggende bebouwing een aaneengesloten beschutte route vormt rond De Taats Zuid.

### 4.4.3 De Taats Noord

De Taats Noord wordt ingevuld met overwegend woonprogramma. Er is ruimte voor een gemengd programma in de plint. Daarnaast is er op twee plekken ruimte voor kantoren, aan de Orteliuslaan waar al een bestaand kantoorgebouw staat en aan de noordkant van de Taats Noord, tegenover de Mobiliteitshub. De nieuwe woningen en kantoren in De Taats Noord parkeren in de Mobiliteitshub. De Taats in door middel van een loopbrug voor voetgangers verbonden met de Mobiliteitshub. Deze burg sluit aan op een openbaar toegankelijke voetgangersroute door de blokken van de Taats Noord.

Het uitgangspunt voor de Taats Noord is een logische doorzetting van De Taats Zuid. Het beeld van stedelijke bouwblokken als ruggengraad van Papendorp blijft hier overeind. De begane grond laag met een minimum hoogte van 4,60 m en de 3 meter terugliggende rooilijn zoals in de Taats Zuid wordt langs de Orteliuslaan doorgezet. De bouwhoogte is hier bepaald op 30 meter.

Aan de Mercatorlaan wordt een meer afwisselend beeld beoogd, in aansluiting op de woningbouwontwikkeling Groenewoud aan de overzijde van de Mercatorlaan. De bouwhoogte is hier bepaald op minimaal 19 meter en maximaal 30 meter. Er is meer variatie mogelijk in de rooilijn en ook de luifel is hier niet verplicht.

De blokken worden gesneden door dwarsstraten tussen de Mercatorlaan en Orteliuslaan. Twee van de drie dwarsstraten in De Taats Noord zijn uitsluitend bedoeld voor langzaam verkeer. De derde, achter de bebouwing aan het Taatsenplein, is ook voor auto's toegankelijk.

### 4.4.4 Taatsenplein

Het Taatsenplein is een verbijzondering in De Taats. Hier komt de ontsluitingsweg aan vanaf de Prins Clausbrug. Om deze entree te markeren wordt er rondom het Taatsenplein is een grotere bouwhoogte van 65 meter toegestaan. Op deze manier kan de bebouwing hier dienen als baken voor het centrum van Papendorp.

Het programma voor het Taatsenplein bestaat uit kantoren en woningen. Tevens is er op het Taatsenplein een hotel met maximaal 200 kamers en bijbehorende voorzieningen mogelijk. Ook zijn er aan commerciële functies aan het Taatsenplein voorzien, zodat het Taatsenplein het kloppend hart wordt van Papendorp.

## 4.5 Nieuwerijn I, II en III

### 4.5.1 Typering en functies deelgebied

Aan de westzijde van De Taats bevindt zich het gebied Nieuwerijn. Nieuwerijn is een park waarin bedrijfs- en kantoorgebouwen in het groen liggen. De inrichting van de openbare ruimte én de inrichting van het aansluitende uitgegeven parkgebied is samenhangend en over het gehele gebied van hoge kwaliteit. De hoogte van de bebouwing in Nieuwerijn bedraagt maximaal 15 meter en 22 meter grenzend aan het Taatsenplein. De kavels die liggen aan de Rijksweg A2 zijn groter, en hebben een maximale bouwhoogte tussen de 26 en de 44 meter. Nieuwerijn bestaat uit 3 delen:

### 4.5.2 Nieuwerijn I

In dit deel van Nieuwerijn worden hoogwaardige bedrijven gehuisvest, waarvan een relatief groot deel van de gebouwomvang (50% tot 70%) kantooroppervlakte is. Er wordt een beeld nagestreefd van bedrijfsgebouwen op uitgespaarde ruimtes in een bos: de gebouwen goed zichtbaar vanaf de omringende wegen tegen een achtergrond van dicht op elkaar staande bomen. Ook tussen de gebouwen staan veel vrij geplaatste bomen. De bedrijven hebben geen buitenopslag en de gebouwen hebben alzijdig gevels met een representatief karakter.

### 4.5.3 Nieuwerijn II

Nieuwerijn II is de voortzetting van het deelgebied Nieuwerijn I. Er wordt een beeld nagestreefd van kantoren en hoogwaardige bedrijven (met een kantooroppervlakte van 50% tot 70% van de gebouwomvang) in een park in een orthogonaal patroon. Dit patroon sluit aan bij de richting van De Taats en de Orteliuslaan. De gebouwen zijn zodanig gesitueerd dat zij fungeren als begeleiding van de Orteliuslaan. De gebouwen in Nieuwerijn II zijn groter qua omvang dan de gebouwen in Nieuwerijn I.

### 4.5.4 Nieuwerijn III

Nieuwerijn III is een park waarin bedrijfs- en kantoorgebouwen op een campusachtige wijze in het groen liggen verspreid. Voor een deel van de bedrijfsgebouwen geldt dat een relatief groot deel van de gebouwomvang (50% tot 70%) kantooroppervlakte is. Tevens is er in dit deelgebied een hotel gevestigd. De inrichting van de openbare ruimte én de inrichting van het aansluitende uitgegeven parkgebied is samenhangend en over het gehele gebied van hoge kwaliteit.

Nieuwerijn III heeft een verkavelingsrichting en clustering van gebouwen die telkens ruime doorzichten biedt vanuit verschillende ooghoeken. Deze afwijkende bebouwingsrichting zorgt er tevens voor dat het deelgebied De Taats zich nog duidelijker onderscheidt. Ook de Van Deventerlaan en de waterpartij in Nieuwerijn -hebben een vorm gekregen die zich losmaakt van de strakke rechthoekigheid van De Taats en omringende lanen.

De hoogte van de gebouwen is zodanig gekozen dat vanaf de snelweg het overheersende beeld van De Taats goed zichtbaar blijft. De bouwhoogte loopt af van 44 meter aan de A2 tot 15 meter aan de Orteliuslaan.

## 4.6 De Cope

### 4.6.1 Typering en functies deelgebied

Het deelgebied De Cope ligt aan weerszijden van de Papendorpseweg, nabij de afrit van Rijksweg A12. Het bestaat uit twee locaties, Noord en Zuid. In De Cope is sprake van een landschappelijke situatie waarin gebouwen uit elkaar staan met veel groen daartussen, een opzet die verwijst naar de opbouw van een campus. De Cope presenteert zich als een park met kantoorgebouwen, verstrooide bomengroepen in bloemenweides en gazon. Vanaf de toevoerwegen zijn verre doorzichten mogelijk en op de kop presenteren bedrijven zich aan de bezoeker en automobilist. In De Cope zijn alle kavels gerealiseerd.

De bebouwing in De Cope Noord is tussen 25 en 30 meter hoog, met uitzondering van het gebouw in de zichtas die een hoogte heeft van circa 55 meter. Het bebouwingspercentage is 33%, hierbij is de parkeergarage niet meegenomen, omdat deze niet als bebouwing zichtbaar is.

De Cope Zuid wordt doorsneden door het tracé van een watertransportleiding die over een breedte van 20 meter niet mag worden bebouwd. Ook heeft De Cope Zuid eenzelfde opstelling van gebouwen in het park. Hierbij zijn de gebouwen met de hoofdrichting evenwijdig aan elkaar opgesteld, zodat lange zichtlijnen door Papendorp ontstaan.

De gebouwen in De Cope hebben een bouwhoogte van circa 18 tot 36 meter.

## 4.7 Terrein Rijkswaterstaat

### 4.7.1 Typering en functies deelgebied

In de 'oksel' van de afslag van de Rijksweg A12 naar Nieuwegein en Papendorp ligt een terrein van Rijkswaterstaat ter grootte van 4 ha. Op dit terrein zijn het regiokantoor, de regionale wegsignalering, het Traffic Informatie Centrum, algemene opslagfaciliteiten en zoutopslag gevestigd van Rijkswaterstaat.

## 4.8 Vier Seizoenentuin

### 4.8.1 Typering en functies deelgebied

De Vier Seizoenentuin is een park, waarin de wisselingen van de seizoenen in beeld wordt gebracht. Het gebied markeert de zuidelijke afsluiting van De Taats en benadrukt de entree van het kantoren- en bedrijventerrein Papendorp. De tuin is op een dusdanige manier ingevuld dat de kopgevel van De Taats zichtbaar blijft vanaf de Papendorpseweg.

## 4.9 Recreatiepark Groenewoud

### 4.9.1 Typering en functies deelgebied

Het programma van recreatiepark Groenewoud is divers: een voetbalvereniging, tennisvereniging, kinderdagverblijf, kantoorvilla's en een volkstuinenpark. Door het niet ophogen van dit gedeelte van Papendorp heeft dit zijn karakteristieke polderslootjes met knotwilgen behouden.

Recreatiepark Groenewoud heeft een kleinschalige opzet met tussen de volkstuintjes kleine kantoorvilla's. Het parkeren voor de sportfaciliteiten en het tuinenpark vindt hoofdzakelijk op openbaar terrein plaats. In recreatiepark Groenewoud zijn alle kavels voor kantoorvilla's gerealiseerd.

## 4.10 Verkeer en parkeren

### 4.10.1 Visie

Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Utrecht is erop gericht om wandelen, fietsen en openbaar vervoer te stimuleren en het autogebruik in de stad te beperken. Eén van de manieren om dit te bereiken is door parkeren op grotere afstand van de woning aan te bieden in plaats van voor de huisdeur.

Een andere manier is mogelijkheden bieden voor deelmobiliteit. Bij dit beleid geldt dat steeds meer gebruik moet worden gemaakt van elektrische auto's. Dit beleid heeft ook zijn uitwerking gekregen in de plannen voor Papendorp en Groenewoud. Papendorp is ook aangewezen als maatwerkgebied.

Hier kunnen, onder andere, grotere loopafstanden tot parkeervoorzieningen worden gehanteerd, dan de CROW-normen als richtlijn aangeven.

### 4.10.2 Uitgevoerde onderzoeken

Voor het bestemmingsplan Papendorp zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

1. Notitie onderbouwing kruispuntmaatregelen Papendorp Noord (SWECO, d.d. 12 januari 2023 (zie Bijlage 7).
   In dit rapport worden de benodigde kruispuntmaatregelen (en de inpassing daarvan) onderbouwd, voor een veilige en robuuste verkeersafwikkeling op de wegenstructuur binnen het plangebied. In het onderzoek is speciale aandacht geschonken aan de ontsluiting van de Mobiliteitshub XL.
2. Rapportage verkeersgeneratie Papendorp en Groenewoud (Gemeente Utrecht, d.d. 20 december 2022 (zie Bijlage 8).
   Dit rapport geeft inzicht in de gevolgen van de ontwikkeling van de bestemmingsplannen Papendorp en Groenewoud. Dat inzicht wordt geboden op basis van een doorrekening met het gemeentelijke verkeersmodel VRU 3.4, met speciale aandacht voor de gevolgen voor de wegenstructuur buiten het plangebied. De berekende verkeersintensiteiten in de nieuwe situatie staan in Bijlage 30 van de plantoelichting.
3. Parkeerbalans, waarin het benodigd aantal parkeerplaatsen in Papendorp is berekend op basis van de parkeervisie gemeente Utrecht (2021) (zie Bijlage 9).

Bij deze onderzoeken zijn (in afwijking van het SPvE) twee in plaats van één in/uitgangen van de Mobiliteitshub het uitgangspunt om het verkeer in Papendorp beter te kunnen spreiden en de aansluiting Orteliuslaan/Marinus van Tyruslaan zo veel mogelijk te ontlasten.

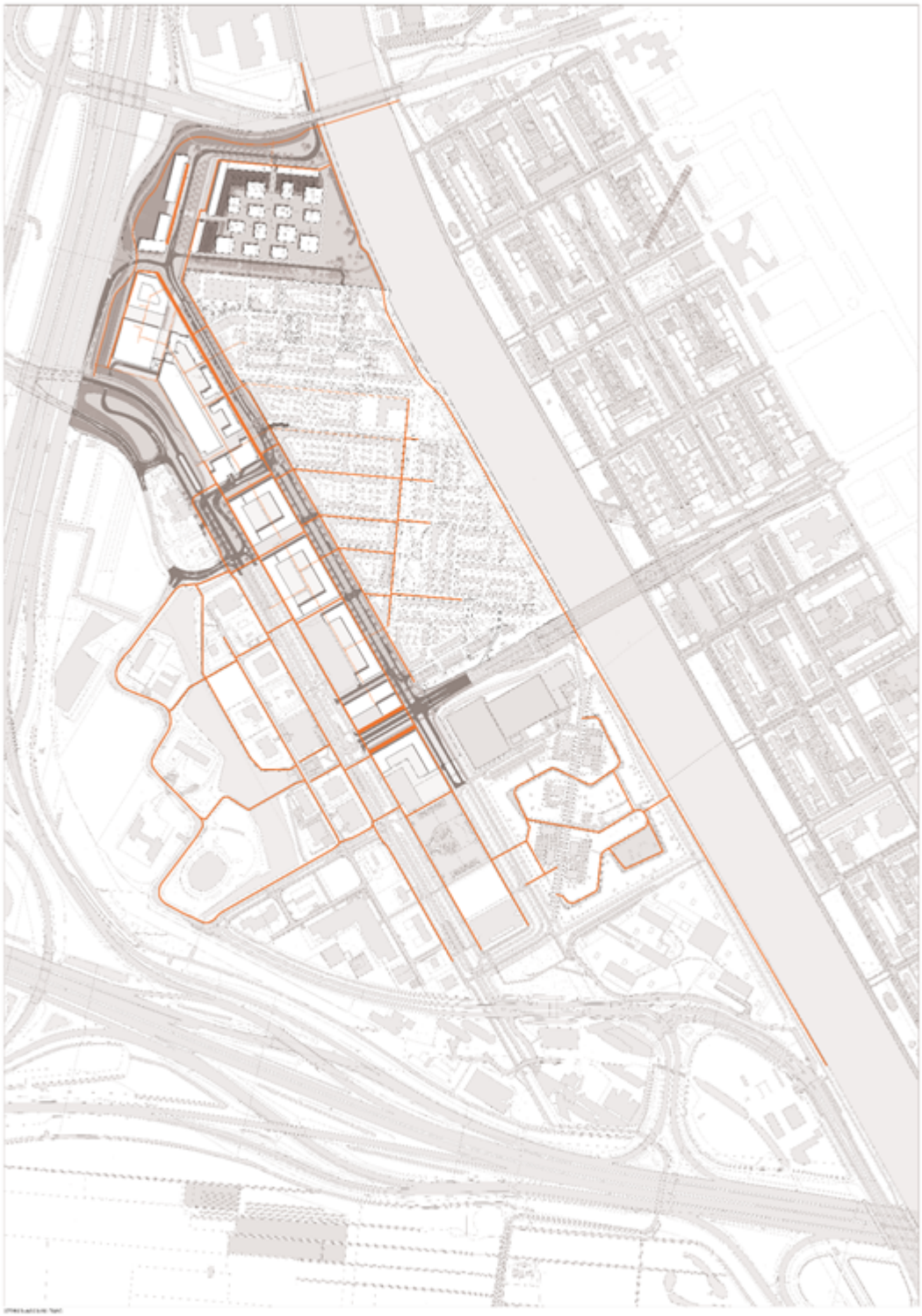
Uit deze onderzoeken blijkt dat de verkeersafwikkeling in Papendorp op een goede manier kan plaatsvinden.

### 4.10.3 Fiets en voetganger

Voor het nog te ontwikkelen deel van Papendorp wordt ingezet op het versterken en uitbreiden van de langzaam verkeersroutes binnen het plangebied en de aanleg van extra fietsroutes van en naar Papendorp. De Orteliuslaan en Mercatorlaan zijn al voorzien van vrijliggende fietspaden en ook de (nog aan te leggen) Verlengde Mercatorlaan krijgt vrijliggende fietspaden.

Met de routes voor fiets en voetgangers kunnen op een duurzame wijze groen en functies, binnen en buiten het plangebied, worden bereikt. Een belangrijk doel bij het uitwerken van de voetgangersroutes voor voetgangers is het creëren van een mooi groen 'rondje' door Papendorp.

Voor voetgangers wordenin Papendorp routes gemaakt langs de Orteliuslaan (drooglooproute), door de binnenterreinen van De Taats naar de Mobiliteitshub XL (groene route) en langs de Mercatorlaan (route door het woongebied). Deze routes sluiten aan op de voetpaden in het bestaande Kantorenpark Papendorp en op nieuw aan te leggen voetpaden in Groenewoud.



*Afbeelding: voetgangers in Papendorp en Groenewoud*

Door de aanleg van een nieuwe fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal aan de zuidzijde van de De Meernbrug komt er een snelle fietsverbinding tussen de Mobiliteitshub XL en het Beurskwartier. Deze nieuwe fietsverbinding zorgt ook voor een betere aansluiting van Papendorp, Groenewoud, Rijnvliet (sportpark en woongebied), Strijkviertel en delen van De Meern op Utrecht Zuidwest en het centrum van de stad.



*Afbeelding: fietsroutes in Papendorp*

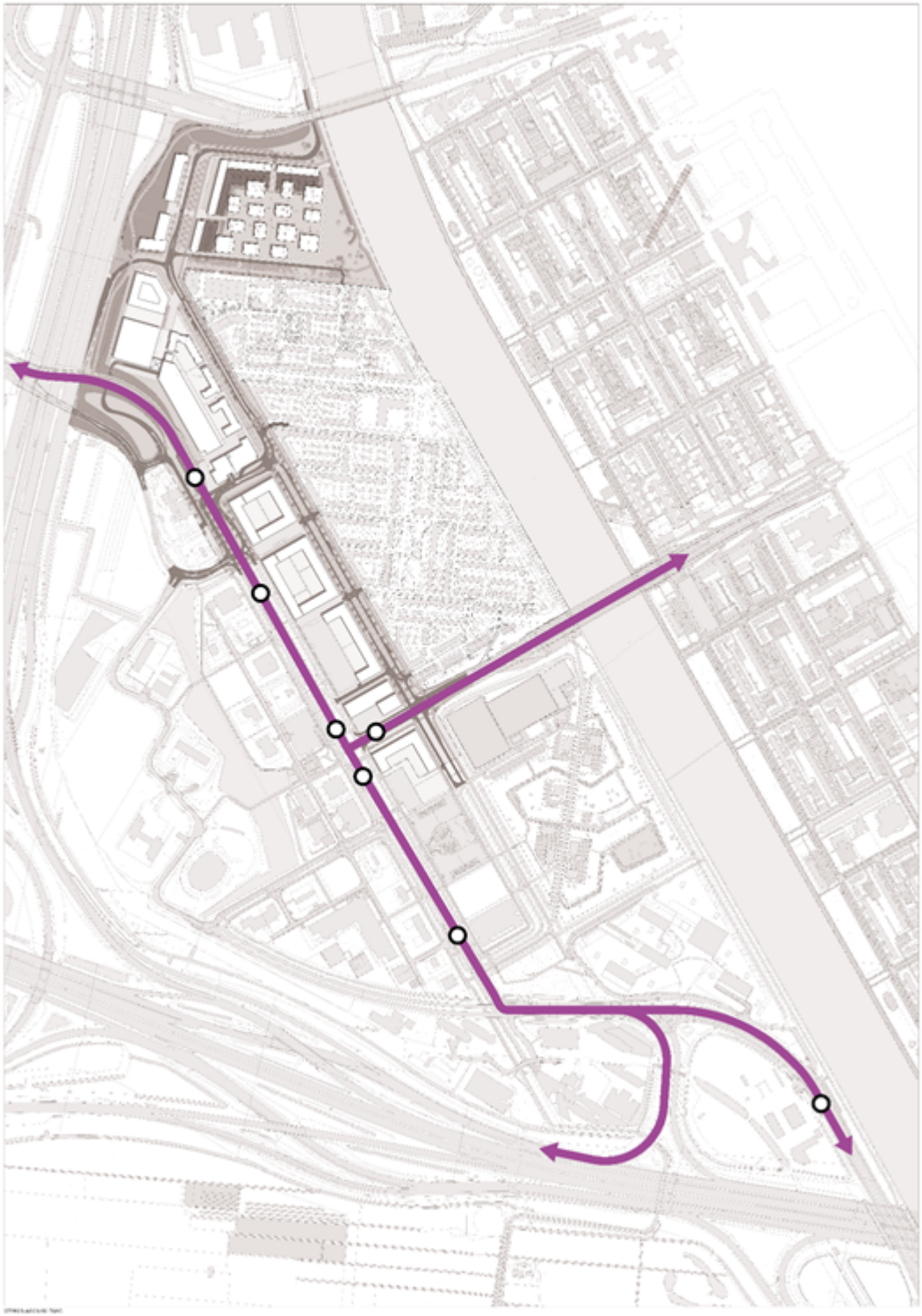
### 4.10.4 Openbaar vervoer

Papendorp en Groenewoud zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Over de Bevrijdingslaan, de Orteliuslaan en het Marinus van Tyrusviaduct (over de A2) ligt een HOV-baan in de vorm van een vrijliggende busbaan. Deze maakt onderdeel uit van de HOV-zuidradiaal en verbindt de plangebieden met station Vleuten (via De Meern) en Utrecht Centraal (via Kanaleneiland).

De Orteliuslaan maakt ook onderdeel uit van de Westtangent, een busverbinding tussen Nieuwegein, station Leidsche Rijn en Maarssen. Deze bushalte bevindt zich bij het Taatsenplein.

Het na 2030 vertrammen van de huidige vrijliggende busbaan tussen Utrecht Centraal tot aan de Mobiliteitshub XL is momenteel in onderzoek. Hier wordt bij het ontwerp van de Mobiliteitshub XL en omgeving rekening mee gehouden. Rekening gehouden wordt met de mogelijkheid om een OV-halte te realiseren die geschikt is als halte voor zowel tram als bus. Aanvullend wordt ook nog gestudeerd op het doortrekken van de verbinding met het Centraal Station richting Leidsche Rijn. Indien besloten wordt tot woningbouw in de polder Rijnenburg dan is het doortrekken van deze verbinding naar Rijnenburg een optie.

Ook wordt in het kader van de “Verbetering 0V Breda/Gorinchem/Utrecht” de mogelijkheid onderzocht om een aantal regionale bussen vanaf de A2 via het Marinus van Tyrusviaduct te laten halteren bij de Mobiliteitshub XL.



*Afbeelding: HOV in Papendorp*

### 4.10.5 Auto

Papendorp en Groenewoud worden onderdeel van een gebied, waar een groot deel van de infrastructuur al aanwezig is. Papendorp heeft een directe aansluiting op de rijksweg A12. Vanaf de A2 is er vanuit de richtingen Den Haag en Den Bosch een directe afrit naar Papendorp. Via Hooggelegen, de Stadsbaan en de Marinus van Tyruslaan is ook de aansluiting op de A2 vanuit alle richtingen beschikbaar. Via de Stadsbaan en Bevrijdingslaan is er een verbinding met respectievelijk Leidsche Rijn en de stad Utrecht.

De hoofddragers van Papendorp zijn de Mercatorlaan en de Orteliuslaan. De Orteliuslaan is een hoofdontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur. Voor de Mercatorlaan ten noorden van het Taatsenplein wordt, samen met de planontwikkeling in Papendorp Noord, het snelheidsregime verlaagd van 50 naar 30 km/uur.

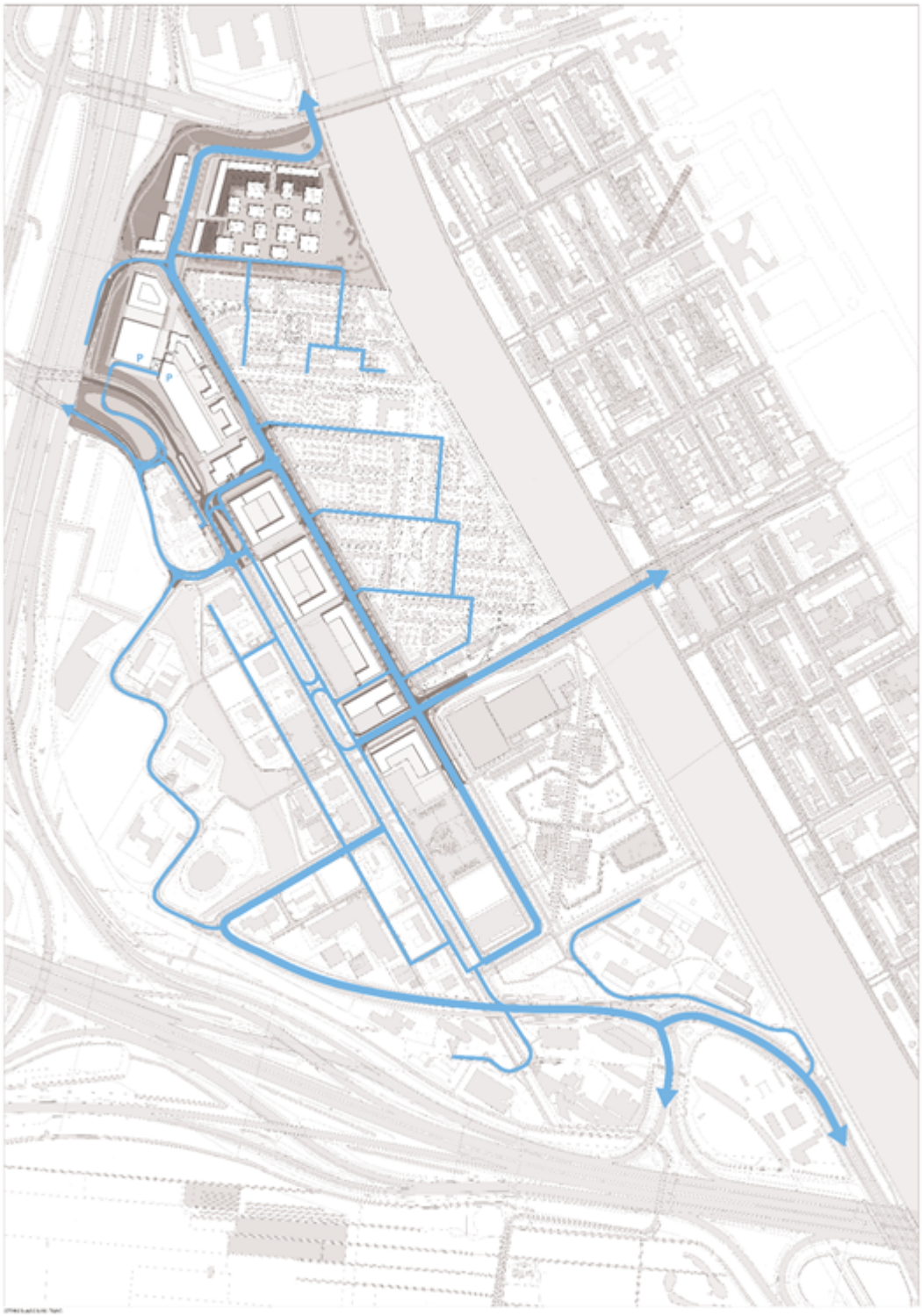
In de huidige situatie zorgt de Taatsendijk voor de ontsluiting van Nedal. In de nieuwe situatie verdwijnt de Taatsendijk. De ontsluiting van Nedal gaat dan via de nieuw te realiseren Verlengde Mercatorlaan lopen. Op de Verlengde Mercatorlaan wordt ook de afrit 8a vanaf de A2 aangesloten. De Dwarsstraat, ten zuiden van de Mobiliteitshub XL, is hierbij de nieuwe (en verlegde) verbindingsweg tussen de (Verlengde) Mercatorlaan en de Orteliuslaan.

Papendorp is in november 2021 door de gemeenteraad aangewezen als maatwerklocatie. Het mobiliteitsconcept voor Papendorp Noord gaat op basis van artikel 8.2.f. van de Beleidsregels Autoparkeren 2021 uit van een optimale benutting van de Mobiliteitshub XL aan de rand van het gebied nabij een stedelijke invalsweg voor het opvangen van de parkeerbehoefte uit het gebied.

De woningbouwontwikkelingen van Papendorp en Groenewoud worden voor het gemotoriseerd verkeer ontsloten via de (Verlengde) Mercatorlaan en de Taatsendijk. Alle bezoekers van Papendorp Noord parkeren in de Mobiliteitshub XL. In de parkeerbalans (zie Bijlage 9) is rekening gehouden met 15% minder autoverkeer omdat extra fietsparkeermogelijkheden voor bezoekers worden gemaakt. Ook is rekening gehouden met een reductie van 10% op de parkeernorm voor bewoners vanwege de realisatie van voorzieningen voor deelmobiliteit in de openbare ruimte en in de Mobiliteitshub XL. Alle bewoners van De Taats Noord parkeren in de Mobiliteitshub XL of zijn voor het gebruik van de auto aangewezen op deelmobiliteit. Rond het Taatsenplein wordt parkeergelegenheid gerealiseerd voor de functies rond dat plein (kantoren, hotel en commerciële functies). Dit zorgt voor een aandeel in de vervoersbewegingen met de auto op de Orteliuslaan, de Mercatorlaan en de Bevrijdingslaan. De bewoners van Groenewoud Noord hebben parkeergelegenheid op eigen terrein, in een parkeergarage, of kunnen gebruik maken van deelmobiliteit. In dat deelgebied is alleen sprake van bestemmingsverkeer voor de bewoners.

In Groenewoud wordt 25% van de parkeergelegenheid voor auto's gereduceerd door de beschikbaarheid van maximaal 250 parkeerplaatsen in de Mobiliteitshub XL, deelmobiliteit en extra fietsparkeren. Daarmee is er binnen het plangebied sprake van aanzienlijk meer vervoersbewegingen (bewoners en bezoekers) dan in Papendorp. Buiten het plangebied van Groenewoud worden die bewegingen afgewikkeld via het plangebied van Papendorp. De verkeersstructuur in Groenewoud, in de Pyloonbuurt, de Dijkbuurt en de Mercatorbuurt is met twee lussen zodanig ontworpen dat automobilisten altijd kunnen kiezen voor de kortste weg van en naar de Mercatorlaan. De nieuwe KWS-buurt in Groenewoud heeft een aansluiting op de Taatsendijk.

De Mobiliteitshub XL kent twee aansluitpunten op de wegenstructuur van Papendorp, namelijk op de Dwarsstraat en op de Marinus van Tyruslaan.



*Afbeelding: autowegen in Papendorp en Groenewoud*

### 4.10.6 Parkeren

Papendorp Noord (en ook Groenewoud) zijn in het gemeentelijke parkeerbeleid aangewezen als maatwerkgebied met een parkeerregime B. In Papendorp Noord worden geen openbare autoparkeerplaatsen aangelegd met uitzondering van voorzieningen voor mindervaliden, deelauto's en laden en lossen. In de huidige situatie is er een tijdelijke Park en Ride voorziening aanwezig. Bij realisatie van de Mobiliteitshub XL wordt deze tijdelijke P+R overbodig. De P+R wordt dan opgeheven.

Voor parkeren wordt onderscheid gemaakt in bewoners en bezoekers:

- Bezoekersparkeren voor de woningen vindt plaats in de Mobiliteitshub XL.
- Parkeren voor de niet-woonfuncties rond het Taatsenplein en het bewonersparkeren in Groenewoud Noord worden gerealiseerd op eigen terrein, uit het zicht, onder de bouwblokken.
- Bewonersparkeren en/of parkeren voor de voorzieningen in deelgebied Taats Noord en deelgebied Mobiliteitshub XL worden in de Mobiliteitshub XL opgenomen.

Voor de toegankelijkheid worden in de deelgebieden wel parkeerplaatsen gerealiseerd voor bewoners en/of bezoekers die aangewezen zijn op een parkeerplaats nabij de functie.

Het benodigd aantal parkeerplaatsen in Papendorp Noord is berekend op basis van de parkeervisie gemeente Utrecht (2021), zie de berekening van het aantal parkeerplaatsen in Bijlage 9. Daarbij is uitgegaan van betaald parkeren conform parkeerregime B1. Op basis van het maximale programma is in Papendorp Noord het aantal benodigde parkeerplaatsen 2048. Hiervan zijn er 1510 ten behoeve van de nieuwe bewoners en hun bezoekers. Per deelontwikkeling wordt bij de uitgifte van de kavels afspraken gemaakt met de ontwikkelende partijen over de inzet van deelmobiliteit. Doel hierbij is om duurzame mobiliteit te stimuleren en het aantal parkeerplaatsen te beperken. Voor bewoners worden 111 autoparkeerplaatsen vervangen door 28 plaatsen voor deelmobiliteit binnen Papendorp Noord, waarvan een deel in de Mobiliteitshub XL.

Voor bezoekers wordt ingezet op de realisatie van in totaal circa 520 fietsparkeerplaatsen, 120 meer dan op basis van de gemeentelijke norm noodzakelijk. Deze plaatsen komen in de openbare ruimte en deels in de Mobiliteitshub XL. Om fietsgebruik extra te stimuleren, worden bij een deel van deze plaatsen in de openbare ruimte voorzieningen aangebracht voor deelfietsen.

Door de inzet van deelmobiliteit en fietsparkeren wordt het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor bewoners van Papendorp Noord en hun bezoekers teruggebracht tot 1319. Hiervan worden er 346 voor bewoners gerealiseerd in het plandeel Groenewoud Noord. De overige plaatsen worden beschikbaar gesteld in de Mobiliteitshub XL. Dat geldt ook voor het parkeren ten behoeve van de voorzieningen rond de Mobiliteitshub XL, zoals de supermarkt.

In alle deelgebieden wordt het parkeren voor fietsen inpandig zo ingepast en toegankelijk gemaakt dat het fietsgebruik stimuleert. Dat betekent onder andere ook dat de bergingen logisch zijn gesitueerd langs de fietsroutes, makkelijk bereikbaar zijn (via 1 deur) en gemakkelijk zijn te gebruiken.

Langs de (Verlengde) Mercatorlaan en in de Dwarsstraatjes in De Taats wordt wel voorzien in locaties voor kort parkeren (laden en lossen) voor bijvoorbeeld besteldiensten.

Voor de nieuw te bouwen kantoren in het kantorenpark Papendorp en op het bedrijventerrein Nieuwerijn zijn (conform parkeernorm C en bij een maximale, representatieve invulling) 538 parkeerplaatsen nodig op eigen terrein. Die parkeerplaatsen moeten inpandig worden gemaakt.

De kantoren en voorzieningen naast en tegenover de entree van de Mobiliteitshub XL krijgen parkeerplaatsen in de Mobiliteitshub XL. De te bouwen kantoren ten noorden van de Mobiliteitshub XL krijgen parkeergelegenheid in (fase 1 van) de Mobiliteitshub XL of – als daar op een later moment toe besloten wordt - in een uitbreiding (fase 2) van de Mobiliteitshub XL. Als die beide opties niet haalbaar zijn, kan ook worden gekozen voor parkeerplaatsen op eigen terrein.

Voor het totaal van de nieuwe ontwikkelingen zijn 2586 parkeerplaatsen nodig. Met een reductiefactor van 50%, worden er 1283 op alternatieve wijze opgelost, conform het gemeentelijke parkeerbeleid. Dat gebeurt door deelmobiliteit, extra fietsparkeren, parkeren op afstand of in een garage aan de rand van het gebied bij een stedelijke ontsluitingsweg.

Voor het deelgebied Taatsenplein (Noord en Zuid) kan bij het verlenen van een omgevingsvergunning gemotiveerd worden afgezien van het toepassen van de reductiefactoren, zoals beschreven in de Beleidsregels parkeernormen auto 2021. Reden daarvoor is dat de toegepaste reductie in heel Papendorp Noord daarvoor ruimte biedt. Andere reden is dat de betreffende functies onevenredig benadeeld kunnen worden als de reductiefactoren daarop worden toegepast. De daar geplande kantoren liggen direct naast het kantorenpark Papendorp met een parkeernorm C2. Taatsenplein Noord en Zuid hebben een parkeernorm voor een B-gebied en hebben daarmee aanzienlijk minder parkeerplaatsen beschikbaar. Het verder reduceren van dit aantal zorgt voor een ongewenst marktprofiel. Voor het te realiseren hotel geldt ook dat reductie door parkeren op afstand of extra fietsparkeren zich niet goed verhoudt tot de functie. Als het verzorgingsgebied van de vestiging beperkt blijft tot Papendorp en/of Groenewoud kan bij het voor de omgevingsvergunningaanvraag op te stellen mobiliteitsbeheersplan, wel worden overwogen een reductie toe te passen door het vervangen van 4 parkeerplaatsen door 6 extra fietsparkeerplaatsen.

Ook voor het deelgebied Mercat kan bij het afgeven van een omgevingsvergunning worden afgezien van het toepassen van de reductiefactoren. De toegepaste reductie in het totaal van Papendorp Noord biedt daarvoor ruimte. Doordat de afslag 8A is gelegen tussen Mercat en de Mobiliteitshub XL

is 'parkeren op afstand of in een parkeergarage aan de rand van het gebied' geen reële reductiefactor. Afhankelijk van de specifieke invulling van Mercat kan bij het voor de omgevingsvergunningaanvraag op te stellen mobiliteitsbeheersplan worden overwogen een reductie toe te passen door het vervangen van 9 parkeerplaatsen door 14 extra fietsparkeerplaatsen.

### 4.10.7 Mobiliteitshub XL

Eén van de plekken waar de gemeente Utrecht een voorziening voor parkeren op afstand realiseert is in Papendorp, in de vorm van een Mobiliteitshub XL. Op deze locatie zijn faciliteiten voor het voor- en natransport beschikbaar. Zo kan het dienen als knooppunt, waar de netwerken van auto, OV, fiets en lopen aan elkaar zijn gekoppeld.

De Mobiliteitshub XL voorziet in de 1e fase in maximaal 2.000 autoparkeerplaatsen en 1.700 fietsparkeerplaatsen. Een deel van deze plaatsen wordt gebruikt voor het aanbieden van deelmobiliteit. Een deel van de parkeerplaatsen wordt gebruikt door de bewoners en bezoekers van de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 en de verschillende fasen van het Beurskwartier. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen in de Mobiliteitshub XL bedoeld voor bewoners van de deelgebieden Taats Noord en Mobiliteitshub, bezoekers van heel Papendorp en voor bewoners en bezoekers van delen van Groenewoud. Daarmee vervult de Mobiliteitshub XL zowel de functie van Ringhub als Wijkhub. Als de behoefte er is, behoort in een 2e fase een uitbreiding met circa 1.000 autoparkeerplaatsen tot de mogelijkheden. Ook extra fietsparkeerplekken zou dan mogelijk kunnen zijn. De uitbreiding is voorzien direct ten noorden van de Mobiliteitshub XL, maar deze locatie is nog niet als zodanig bestemd in dit bestemmingsplan voor Papendorp. Besluitvorming over een eventuele uitbreiding is mede afhankelijk van de resultaten van de monitoring van de verkeersgeneratie op de (aansluitingen op de) snelwegen.

De woningbouwontwikkeling in de nieuwe wijken verloopt gefaseerd. De parkeerruimte vervangt in eerste instantie de huidige tijdelijke P+R en biedt daarnaast in de eerste jaren ruimte voor bezoekers van Utrecht en forenzen. Ondertussen worden voor deze doelgroepen aanvullende P+R voorzieningen in de regio gerealiseerd.

Anders dan in het SPvE Papendorp Noord is aangegeven, krijgt de Mobiliteitshub XL twee ontsluitingspunten naar het omliggende wegennet, in plaats van één. De hoofdontsluiting is rechtstreeks op de Marinus van Tyruslaan en gaat onder de HOV-baan door naar de westkant van het gebouw.

De ontsluiting via de Dwarsstraat aan de zuidkant van het gebouw blijft hierbij hetzelfde als in het SPvE. Door de hoofdontsluiting via de Marinus van Tyruslaan te laten lopen komt er minder verkeer het gebied in en wordt de Orteliuslaan minder belast. Dit is gunstiger voor de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid. De Mercatorlaan wordt hierbij ook zoveel mogelijk vrijgehouden van verkeer van en naar de Mobiliteitshub XL. Alleen het verkeer vanaf de afrit 8a van de A2 rijdt via de (verlengde) Mercatorlaan naar de entree aan de Dwarsstraat.

Wel wordt het voor verkeer vanaf de Marinus van Tyruslaan mogelijk gemaakt om linksaf te slaan de Orteliuslaan op, ook met het oog op een betere en directere bereikbaarheid van de noordelijke woongebieden in Papendorp met minder omrijdbewegingen via de Orteliuslaan.

### 4.10.8 (Verlengde) Mercatorlaan

De huidige Mercatorlaan wordt verlengd. Het deel ten noorden van het Taatsenplein krijgt in zijn geheel een 30 km/uur-regime in lijn met het Mobiliteitsplan 2040. De weg is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) en krijgt een voorrangsstatus ten opzichte van de zijwegen vanuit de aangrenzende buurten. Die straten kennen ook een snelheidsregime van 30 km/h, maar zijn ondergeschikt aan de Mercatorlaan en gecategoriseerd als een erftoegangsweg (ETW). De Bevrijdingslaan, Orteliuslaan en Marinus van Tyruslaan blijven vooralsnog 50 km/uur-wegen (GOW).

Alle kruispunten van de (Verlengde) Mercatorlaan kennen in principe een volledige verkeersuitwisseling met tweerichtingsverkeer van en naar de woonbuurten. Bij de meest zuidelijke aansluiting van de wijk Groenewoud, nabij het met verkeerslichten geregelde kruispunt met de Bevrijdingslaan, mag alleen rechtsaf de wijk uit worden gereden. Dat is vanwege de verkeerveiligheid. Op het kruispunt van de Mercatorlaan met de Dwarsstraat wordt de route van de Verlengde Mercatorlaan naar de Dwarsstraat (en vice versa) doorgaand vormgegeven. Dit past bij de drukkere verkeersstromen op deze route (onder andere het verkeer vanaf de afrit 8a van de A2 naar de Mobiliteitshub XL). Het zuidelijk deel van de Mercatorlaan sluit hierop ondergeschikt aan. Deze laatste heeft in het verkeersnetwerk een minder belangrijke (en dus meer ondergeschikte) verkeersfunctie met alleen het ontsluiten van de aanliggende woonbuurten.

De (Verlengde) Mercatorlaan wordt voorzien van een voldoende brede middenberm voor een goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. De rijbanen van de bestaande Mercatorlaan

worden versmald om de rijsnelheid van 30 km/uur beter af te kunnen dwingen. Het deel van de Verlengde Mercatorlaan ten noorden van de afrit 8a van de A2 zal geen middenberm krijgen. De verkeersintensiteiten zijn hier zo laag dat de oversteekbaarheid ook goed is zonder middenberm.

Het kruispunt met afrit 8a vanaf de rijksweg A2 wordt een voorrangskruispunt, waarbij de afrit ondergeschikt aansluit op de Verlengde Mercatorlaan.

Bij de te nemen (snelheidsremmende) maatregelen op de Verlengde Mercatorlaan wordt rekening gehouden met de routing en berijdbaarheid door (groot) vrachtverkeer van Nedal.

De Mobiliteitshub XL kent aan de zuidzijde een langzaamverkeersroute door het gebouw heen. Deze zogenaamde Hubloper is met een oversteek over de Verlengde Mercatorlaan (oostzijde) en het fietspad langs de Marinus van Tyruslaan (westzijde) direct bereikbaar voor langzaam verkeer en geeft direct toegang tot de fietsenstallingen.

### 4.10.9 Dwarsstraat / Orteliuslaan / Marinus van Tyruslaan

De secundaire aansluiting van de Mobiliteitshub XL sluit ondergeschikt aan op de Dwarsstraat. Vanaf de Dwarsstraat kan vanuit beide richtingen de Mobiliteitshub XL worden ingereden, maar alleen rechtsaf richting Orteliuslaan worden uitgereden.

Het kruispunt van de Dwarsstraat met de Orteliuslaan over de HOV-baan en het kruispunt van de Orteliuslaan met de Marinus van Tyruslaan zijn beiden met verkeerslichten geregeld, waarbij nu ook een linksaf beweging vanaf de Marinus van Tyruslaan naar de Orteliuslaan mogelijk is.

Tot slot is er een nieuw met verkeerslichten geregeld kruispunt op de Marinus van Tyruslaan als hoofdontsluiting van de Mobiliteitshub XL met een verbinding onder de HOV-baan door naar het gebouw. Via de verbindingsweg naar de Mobiliteitshub XL worden ook de bestaande kantoren aan de westkant van de Orteliuslaan en ten noorden van de aansluiting van de Marinus van Tyruslaan ontsloten. De huidige ontsluiting van deze kantoren op de Orteliuslaan komt te vervallen.

### 4.10.10 Verkeersafwikkeling

Voor de realisatie van de Mobiliteitshub XL is onderzoek gedaan naar het verkeerskundig functioneren en de verkeersafwikkeling op de wegen in de directe omgeving. Uit de verkeersprognose voor de Mobiliteitshub XL werd duidelijk dat een ontsluitingsstructuur met ook een extra ontsluiting vanaf de Marinus van Tyruslaan een aanzienlijke verbetering betekent ten opzichte van alleen een ontsluiting op de Dwarsstraat.

Om de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie verder te toetsen is een prognose van de toekomstige verkeerssituatie voor de Mobiliteitshub XL gemaakt voor de drukste momenten op de dag (het maatgevende ochtend- en avondspitsuur). Dit is toegevoegd aan het Utrechtse verkeersmodel (VRU), waarin ook de andere ontwikkelingen in Papendorp zijn opgenomen. Vervolgens is het drukste uur van de dag onderzocht om te kijken of het wegennet, vooral de kruispunten, voldoende capaciteit hebben. Ook is de verkeerstoename door Papendorp Noord en Groenewoud (zowel gezamenlijk, als afzonderlijk) doorgerekend met het VRU-model. Dat is gebeurd op basis van de autonome situatie (huidige verkeersproductie vermeerderd met al eerder vastgestelde ontwikkelingen in en om het plangebied).

Uit deze doorrekeningen blijkt dat het wegennet in Papendorp voldoende capaciteit heeft om het verkeer af te kunnen wikkelen. Ook de Mobiliteitshub XL kan dan vlot in- en uitgereden worden.

De extra verkeersproductie van en naar Papendorp leidt wel tot een toename aan de al bestaande druk op de aansluitingen op het hoofdwegennet. Dat geldt vooral voor de aansluiting op de A2 via verkeersplein Hooggelegen. Ook de kruising van de Marinus van Tyruslaan met de Stadsbaan is een aandachtspunt. Een coconberekening op basis van de doorrekening met het VRU model laat zien dat de verkeersproductie vanwege zowel de ontwikkeling van Papendorp als die van Groenewoud op beide kruispunten juist is af te wikkelen. Afslag 8A van de A2 en de aansluiting op de A12 bij Galecop (afslag 16) hebben voldoende capaciteit om het verkeer daar zonder problemen af te wikkelen. Voor de mogelijke knelpunten geldt dat de doorrekening is gedaan voor een worst case situatie (2300 parkeerplaatsen in de Mobiliteitshub in plaats van de beschikbare 2000 en geen rekening gehouden met een kleinere verkeersgeneratie door deelmobiliteit). Als tijdens en na de realisatie uit monitoring van de feitelijke verkeerstromen duidelijk wordt dat in de praktijk toch overbelasting van het wegennet optreedt, dan is het goed mogelijk om daarvoor maatregelen te treffen. De verkeersafwikkeling kan dan gunstig worden beïnvloed door af te zien van fase 2 van de Mobiliteitshub XL (die fase is niet opgenomen in dit bestemmingsplan) en door de faciliteiten voor forenzen te beperken (wat onderdeel is van het gemeentelijk beleid). Het monitoren van de verkeersproductie en de consequentie daarvan vind plaats in het kader van een breder opgezette monitoringstool voor Utrecht Zuidwest.

In het onderzoek is speciale aandacht besteed aan de met verkeerslichten geregelde kruispunten met de HOV-baan ter hoogte van de Dwarsstraat en de Marinus van Tyruslaan. Dit kruispunt kan het verkeersaanbod goed verwerken. Hierbij is er voldoende capaciteit om prioriteit te geven aan het hoogwaardig openbaar vervoer en eventuele extra verkeersgroei en/of fluctuaties in het verkeersaanbod. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken worden in Papendorp (en ook in Groenewoud) geen knelpunten in de verkeersafwikkeling verwacht.

# Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

## 5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

## 5.2 Milieueffectrapportage

### 5.2.1 Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in onderdeel D van die bijlage genoemd worden, moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

### 5.2.2 Plansituatie

De in het plan opgenomen activiteiten vallen onder categorie D11.2 (aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject) en categorie D2.2 (aanleg, wijziging of uitbreiding van een tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies) zoals deze is opgenomen in onderdeel D van de bijlagen bij het Besluit m.e.r.

Voor de activiteit stedelijk ontwikkelingsproject staat in het Besluit m.e.r. een drempelwaarde van 2.000 woningen, een projectgebied van 100 hectare en 200.000 m² bvo aan bedrijfsoppervlakte of meer. De ontwikkelingen Papendorp en Groenewoud overschrijden gezamenlijk de drempelwaarde uit het Besluit m.e.r.. Er is daarom sprake van een formele m.e.r.-beoordeling. De drempelwaarde voor de aanleg van een tramverbinding wordt niet overschreden.

Om te beoordelen of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen is een m.e.r.-beoordeling opgesteld. Er is één m.e.r.-beoordeling opgesteld voor Papendorp en Groenewoud omdat de gebieden direct naast elkaar liggen en de planprocedures van de bestemmingsplannen vrijwel op hetzelfde moment starten. In de m.e.r.-beoordeling is de cumulatie van milieueffecten van beide ontwikkelingen meegenomen.

De conclusie uit de m.e.r.-beoordeling is dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen en er daarom geen aanleiding is om een m.e.r.-procedure te doorlopen. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht heeft op 27 juni 2023 besloten om voor dit bestemmingsplan geen m.e.r.-procedure te doorlopen en geen Milieueffectrapport op te stellen. De m.e.r.-beoordeling is opgenomen in Bijlage 2.

### 5.2.3 Conclusie

Er zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen door dit bestemmingsplan. Het opstellen van een milieueffectrapportage en het doorlopen van een m.e.r.-procedure is daarom niet nodig.

## 5.3 Bedrijven en milieuzonering

### 5.3.1 Kader

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook moet voorkomen worden dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

De Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG) heeft een veel gebruikte systematiek ontwikkeld om wonen en werken in elkaars nabijheid te kunnen realiseren. In Bedrijven en Milieuzonering worden afstanden tussen bedrijven en woningen gehanteerd. De aangehouden afstand is afhankelijk van het karakter van de woonwijk: rustig of druk (aangeduid met de term 'gemengd gebied'). In een rustige woonwijk wordt een grotere afstand tot bedrijven gehanteerd en in een drukke woonwijk een kleinere afstand. Daarnaast kent de VNG een systematiek voor functiemenging. Daarin accepteren we een sterkere menging van wonen en werken voor bedrijven die ook op korte afstand (zelfs aanpandig) geen hoog geluidniveau veroorzaken.

Papendorp wordt van meet af aan ontwikkeld als woon- en werkgebied. Onder andere in het SPvE voor Papendorp Noord is dat opnieuw bevestigd. Papendorp wordt een gemengde wijk. Ook wordt Papendorp een knooppunt in het gemeentelijke OV-net en ligt het nabij het knooppunt van de A2 en de 12. Hierbij past het uitgangspunt dat het hele gebied een 'gemengd gebied' is. Rustige plekken zullen zeker te vinden zijn, maar over de hele lijn zal er altijd levendigheid en drukte in het gebied zijn.

### 5.3.2 Situatie binnen het plangebied

In de huidige situatie kunnen de verschillende, toegestane functies in het gebied probleemloos naast, tegen en boven elkaar bestaan. Functies die hinder kunnen ondervinden van de bedrijven en vice versa, met name woningen, zijn afwezig in het gebied. Met dit bestemmingsplan wordt alsnog een groot aantal woningen aan het gebied toegevoegd. Deze woningen worden op voldoende afstand gerealiseerd van de plekken waar bedrijfsfuncties zijn toegestaan.

De bestaande twee bedrijfspercelen in Groenewoud Noord en het gedeelte van het terrein van de Asfaltcentrale Utrecht dat binnen het plangebied ligt, verdwijnen door dit bestemmingsplan. De bedrijfsactiviteiten op de locatie Groenewoudsedijk 6 zijn al beëindigd en de bedrijfsgebouwen zijn gesloopt. Dit bestemmingsplan maakt nieuwe woningen mogelijk binnen de richtafstanden van de bedrijfslocaties Groenewoudsewijk 5 en Groenewoudsedijk 10.

Voor de locatie van de asfaltcentrale (Groenewoudsedijk 10) geldt dat de asfaltcentrale buiten bedrijf zal blijven en dat de andere bedrijfsactiviteiten op het terrein gefaseerd worden beëindigd tijdens de ontwikkeling van Groenewoud. Zo ontstaat tijdens de ontwikkeling steeds meer ruimte voor de nieuwe woningen en uiteindelijk zijn alle bedrijfsactiviteiten verdwenen. Het definitief buiten werking stellen van de Asfaltcentrale gebeurt door het opheffen van de huidige bestemming in bestemmingsplan Groenewoud. In de regels van dit bestemmingsplan is, als basisregel, opgenomen dat in de nieuwe woningen alleen gewoond mag worden als die buiten de milieuzone van 200 meter (milieucategorie 4.2, gecorrigeerd naar gemengd gebied) staan. Hierop gelden twee uitzonderingen. Als duidelijk is dat de activiteiten op het terrein van de asfaltcentrale zo zijn gekrompen of zijn gestaakt dat de feitelijke, tussenliggende afstand minimaal 200 meter is, dan mag een woning ook in gebruik worden genomen. Een andere mogelijkheid is dat als aangetoond is dat de geluidsbelasting door de nog aanwezige bedrijfsactiviteiten niet te hoog is. Ook dan mag een woning in gebruik genomen worden.

Aanvullend geldt daarbij, voor de bedrijfslocatie van het recyclingbedrijf (Groenewoudsedijk 5) en de bijbehorende milieuzone van 50 meter, dat nieuwe woningen niet gebruikt mogen worden. Dat geldt dan zolang die bedrijfslocatie nog niet opgeheven is. Het moet daar dan ook niet mogelijk zijn om de bedrijfsactiviteiten te hervatten op basis van het overgangsrecht van dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp.

Voor de kavels binnen de bestaande kantorenlocatie Papendorp, waar dit bestemmingsplan ook bedrijfsfuncties (anders dan kantoren) toestaat, is rekening gehouden met een richtafstand van 30 meter. Voor de kantoorfuncties, de detailhandelsfuncties, de horeca en de dienstverlenende functies is de richtafstand gebruikt die in een gemengd gebied 0 meter is (in plaats van 10 meter in een rustige woonwijk). Die functies kunnen in Papendorp dus direct naast en onder woningen aanwezig zijn. In deelgebied Taats Noord en Groenewoud Noord is ook voorzien dat in de plinten kantoren en dienstverlenende functies aanwezig zijn, met daarboven kantoor. Voor de nieuwe bedrijfskavels in

Groenewoud Noord, langs de Verlengde Mercatorlaan, is rekening gehouden met de richtafstand van 30 meter. De nieuwe woningen vallen daarbuiten.

Een bijzondere functie binnen het plangebied wordt de Mobiliteitshub XL. Hiervoor geldt een richtafstand van 10 meter. Die functiescheiding wordt grotendeels opgelost door de woningen op 10 meter en meer te positioneren van de mobiliteitshub. Voor de gewenste, ruimtelijke structuur in Papendorp Noord, zal een deel van de scheiding ook bouwkundig opgelost worden. Woningen en de hub komen hier deels direct naast elkaar te staan. Door bouwkundige scheiding en een goede keuze voor de locaties voor de in- en uitgangen van de hub, wordt hinder voor de woningen daar voorkomen.

### 5.3.3 Situatie buiten het plangebied

Buiten het plangebied zijn twee bedrijven aanwezig die hinder kunnen veroorzaken voor de nieuwe woningen in het gebied. Het eerste bedrijf is de asfaltcentrale (een deel van het terrein ligt binnen het plangebied, zie hiervoor paragraaf 5.3.2. Dit bedrijf wordt binnen afzienbare tijd ontmanteld om de ontwikkeling van Groenewoud mogelijk te maken. In de regels van dit bestemmingsplan is vastgelegd dat nieuwe woningen niet eerder gebouwd mogen worden dan dat de ontmanteling van de asfaltcentrale een feit is.

Het tweede bedrijf is Nedal Aluminium aan de Groenewoudsedijk 1. Dit is een bedrijf dat aluminium profielen en lichtmasten produceert. Als het bedrijf geen geluidzone zou hebben, zou voor dit bedrijf een richtafstand van 1000 meter gelden vanwege het geluid (milieucategorie 5.3). In de geldende bestemmingsplannen en ook in dit bestemmingsplan is voor het bedrijf een geluidzone aangegeven. Dit betekent, op basis van de Wet geluidhinder, dat de geluidsproductie van het bedrijf wordt afgebakend door de aangegeven zone. Ook stelt de Wet geluidhinder de grenzen aan de geluidsbelasting op woningen die zich in de zone bevinden. Daarom is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de belasting op de nieuwe woningen in de geluidzone aan de normen voldoet of dat daarvoor een hogere waarde vastgesteld wordt. In paragraaf 5.4 Geluid is daar verder op ingegaan. Voor de overige milieuaspecten (geur, stof en veiligheid) geldt een richtafstand van 100 meter. Geur is daarbij het maatgevende aspect. De dichtstbijzijnde nieuwe woningen bevinden zich op ruim 100 meter afstand van het terrein van Nedal Aluminium.

### 5.3.4 Conclusie

De bedrijfsactiviteiten in en om het plangebied leiden niet tot onaanvaardbare hinder voor de nieuwe woningen in het plangebied. Omgekeerd leidt de woningbouw ook niet tot een belemmering voor de bedrijfsactiviteiten.

## 5.4 Geluid

### 5.4.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet 'geluidsgevoelige bestemmingen' zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
- reconstructie (wijzigen) van wegen;
- gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt wanneer er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'.

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde moet akoestisch onderzoek uitsluitsel geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester

en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht bij de vaststelling van een hogere waarde, zijn:

- iedere woning moet beschikken over een geluidsluwe gevel, (bij woningen kleiner dan 30 $m^2$ geldt dat voor 50% van het totaal aantal woningen) waarbij onder geluidluw wordt verstaan dat het geluidsniveau op deze gevel niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;
- de woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- wanneer de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

De leefbaarheid wordt bewerkstelligd door onder andere bovenstaande voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie.

### 5.4.2 Plansituatie

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 10 en Bijlage 11. Onderzoek is verricht naar de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai en het gezoneerde industrieterrein. Daarbij is ook het effect beschouwd van de verkeerstoename en het daarbij behorende geluid op de bestaande woningen. Tevens is het geluid van de schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal inzichtelijk gemaakt en beoordeeld.

De akoestisch relevante geluidsbronnen vanwege het wegverkeer in dit gebied worden gevormd door de Rijksweg A2/A12, de (verlengde) Mercatorlaan, de Dominee Martin Luther Kinglaan, de Orteliuslaan en het Taatsenplein. Tevens wordt een relevante geluidsbelasting ondervonden van het gezoneerde industrieterrein Hooggelegen dat bestaat uit de inrichtingen Nedal, KWS en de Asfalt Centrale Utrecht (ACU). Na vaststelling van het bestemmingsplan Groenewoud zal het industrieterrein alleen nog uit de inrichting Nedal bestaan. Daarom worden beide scenario's separaat per paragraaf behandeld. Hieronder volgt een samenvatting van de resultaten van de onderzoeken.

#### 5.4.2.1 Wegverkeer Rijksweg A2/A12

Voor de Rijksweg A2/12 geldt dat de maximale ontheffingswaarde in een groot deel van het plangebied waar geluidgevoelige bestemmingen mogelijk zijn, wordt overschreden. De maximale geluidsbelasting op de gevel bij een stedenbouwkundige invulling bedraagt 57 dB. De bestemming is in principe niet mogelijk wanneer de geluidsbelasting op de gevel meer bedraagt dan de maximale ontheffingswaarde. Er bestaat dan nog wel de mogelijkheid om te bouwen met bijvoorbeeld vliesgevels, zogeheten dove gevels waarin geen te openen delen aanwezig zijn of nader te onderzoeken gelijkwaardige afschermende voorzieningen. Voor deze geluidbron is een ontheffing nodig (hogere waarde) tot aan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB.

#### 5.4.2.2 Wegverkeer Mercatorlaan

De maximale geluidsbelasting vanwege de verlengde Mercatorlaan bedraagt 59 dB. Dit betekent dat er een overschrijding is van de maximale ontheffingswaarde van 58 dB die volgens het geluidbeleid geldt langs binnenstedelijke wegen in de uitleggebieden. De overschrijding van de maximale ontheffingswaarde treedt slechts op binnen een beperkt deel van het plangebied. De bestemming is in principe niet mogelijk wanneer de geluidsbelasting op de gevel meer bedraagt dan de maximale ontheffingswaarde. Wel kunnen maatregelen getroffen worden. Bijvoorbeeld bronmaatregelen in de vorm van een geluidreducerend wegdek. Op de Mercatorlaan is rekening gehouden met DAB (dicht asfalt beton), een geluidreducerend wegdek MODUS verlaagt de maximale geluidsbelasting met circa 1.5 dB. De maximale geluidsbelasting op de gevel na toepassing van MODUS op de Mercatorlaan is 57 dB. Geadviseerd wordt dan ook om geluidreducerend wegdek in de vorm van MODUS toe te passen. Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal voor deze bron een hogere waarde verleend worden. Voor deze bron zal de maximale hogere waarde van 58 dB worden vastgesteld.

#### 5.4.2.3 Wegverkeer Orteliuslaan

De maximale geluidsbelasting op de gevel vanwege de Orteliuslaan bedraagt 60 dB. De meeste overschrijdingen vinden plaats in de deelgebieden Taats Noord en Taatsenplein. Zoals hierboven ook al is beschreven, is de bestemming in principe niet mogelijk wanneer de geluidsbelasting op de gevel meer bedraagt dan de hier geldende maximale ontheffingswaarde van 58 dB. Bronmaatregelen in de vorm van geluidreducerend wegdek kunnen op de rijbaan voor de auto's van de Orteliuslaan als maatregel getroffen worden (niet op de busbaan). Op de Orteliuslaan is rekening gehouden met DAB (dicht asfalt beton), een geluidreducerend wegdek MODUS op de rijbanen voor de auto's verlaagt de maximale geluidsbelasting met circa 1.5 dB. De maximale geluidsbelasting op de gevel na toepassing van MODUS op de Orteliuslaan is 59 dB in zowel het minimale als het maximale stedenbouwkundig plan. Dit neemt de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde niet geheel weg. Overdrachtsmaatregelen zoals geluidwallen en/of -schermen zijn in een stedelijke situatie niet gewenst vanuit landschappelijk oogpunt en vanwege de verkeers- en sociale veiligheid. Bij overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde bestaat er wel nog de mogelijkheid om te bouwen met bijvoorbeeld vliesgevels, zogeheten dove gevels waarin geen te openen delen aanwezig zijn of nader te onderzoeken gelijkwaardige afschermende voorzieningen. Ook kan er voor worden gekozen om op de locaties met een overschrijding te kiezen voor een niet geluidgevoelige functie of om de gevel verder van de weg af te realiseren. Voor deze bron zal de maximale hogere waarde van 58 dB worden vastgesteld.

#### 5.4.2.4 Wegverkeer Dominee Martin Luther Kinglaan

Voor de Dominee Martin Luther Kinglaan geldt dat de voorkeursgrenswaarde in het noordelijke deel van het plangebied wordt overschreden. Er vinden géén overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde van 58 dB plaats. De maximale geluidsbelasting op de gevel bedraagt 57 dB. Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal voor deze bron een hogere waarde verleend worden.

#### 5.4.2.5 Wegverkeer Taatsenplein

De maximale geluidsbelasting bedraagt 59 dB op een beperkt deel van de gevels. Dit is een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Voor deze bron gelden dezelfde overwegingen hoe om te gaan met deze overschrijding zoals reeds omschreven bij de bronnen Mercatorlaan en Orteliuslaan. Voor deze bron zal de maximale hogere waarde van 58 dB worden vastgesteld.

#### 5.4.2.6 Wegverkeer Papendorpseweg

De maximale geluidsbelasting bedraagt 55 dB binnen het gebied waar woningen mogelijk zijn. Ook voor deze bron zal een hogere waarde worden vastgesteld.

#### 5.4.2.7 Overige wegen

Het plangebied ligt verder ook nog binnen de wettelijke geluidzones van de Stadsbaan Leidsche Rijn, de Ptolemaeuslaan en de Janssoniuslaan. Voor geen van deze bronnen wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De geluidsbelastingen vormen daarmee geen belemmering voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

#### 5.4.2.8 Industrielawaai Hooggelegen bestaande uit Nedal, KWS en ACU

De maximale geluidsbelasting voor het langtijd gemiddelde beoordelingsniveau vanwege het industrieterrein bedraagt 65 dB(A) etmaalwaarde binnen het plangebied. Voor de deelgebieden Groenewoud Noord, Mobiliteitshub XL, Taats Noord, wordt de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) overschreden.

Voor het deelgebied Taatsenplein wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op enkele locaties overschreden (voor de gebouwen 3718, 3719 en 3720, zie Bijlage 11). De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Voor de overige gebouwen in dit deelgebied blijft de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde.

Het maximale geluidsniveau overschrijdt vanwege KWS voor meerdere locaties in het deelgebied Groenewoud Noord (gebouwen 3735, 3743, 3744, 3745, 3746, 3747, 3748, 3749 en 3758, zie Bijlage 11) en 1 locatie in deelgebied Mobiliteitshub XL (gebouw 3754, zie Bijlage 11) de 70 dB(A) etmaalwaarde in het plangebied.

Het maximale geluidsniveau overschrijdt vanwege de asfaltcentrale (ACU) voor 2 locaties in het deelgebied Groenewoud Noord (gebouwen 3744, 3745, zie Bijlage 11) en voor 2 locaties in het deelgebied Mobiliteitshub XL (gebouwen, 3755 en 3756, zie Bijlage 11) de 70 dB etmaalwaarde in het plangebied.

Het maximale geluidsniveau overschrijdt vanwege Nedal, nergens de 70 dB(A) etmaalwaarde in het plangebied.

#### 5.4.2.9 Industrielawaai Hooggelegen bestaande uit Nedal

Bij de voorgenomen ontwikkeling van Papendorp en Groenewoud verdwijnt KWS en de Asfaltcentrale. De industrieterrein-bestemming wordt opgeheven met het bestemmingsplan voor Groenewoud. Voor industrielawaai is dus vooral de situatie waarin alleen Nedal nog aanwezig is relevant.

De maximale geluidsbelasting voor het langtijd gemiddelde beoordelingsniveau vanwege het industrieterrein bedraagt 55 dB(A) binnen het deelgebied Groenewoud Noord waar geluidgevoelige bestemmingen mogelijk zijn. Dat betekent dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden maar niet de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). Dit geldt voor 3 locaties (de gebouwen 3736, 3737 en 3738, zie Bijlage 11).

Voor alle andere gebouwen binnen dit deelgebied blijft de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Ook voor alle andere deelgebieden blijft de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde. Voor deze bron zal daarom de maximale hogere waarde van 55 dB(A) worden vastgesteld.

Het maximale geluidsniveau overschrijdt nergens de 70 dB(A) etmaalwaarde in het plangebied.

#### 5.4.2.10 Scheepvaartlawaai

Scheepvaartlawaai valt niet onder de Wet geluidhinder. Er bestaan in Nederland maar nauwelijks wettelijke regels die het scheepvaartlawaai reguleren. Voor scheepvaartlawaai gelden dan ook geen grenswaarden ter plaatse van de geluidgevoelige bebouwing. Hierdoor kunnen ook geen maatregelen afgedwongen worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het wel gewenst dat dit aspect wordt onderzocht. Uit de berekening van het scheepvaartlawaai volgt dat de maximale geluidsbelasting bij een geluidgevoelige bestemming 61 dB bedraagt. Een vergelijking met de grenswaarden cf. de Wet geluidhinder leert dat de geluidsbelasting vanwege het scheepvaartlawaai iets lager is dan de maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijk verkeer in uitleggebieden (63 dB zonder aftrek art 110g Wgh) en ruim binnen de maximale ontheffingswaarde voor railverkeer (68 dB) blijft. Derhalve kan worden gemotiveerd dat het scheepvaartverkeer geen onoverkomelijke belemmering zal zijn voor de ontwikkeling van het gebied. De hoogte van het geluidsniveau is echter wel van dien aard dat er bij de uitwerking rekening mee moet worden gehouden teneinde een goed akoestisch woon- en leefklimaat te creëren. Zo wordt geadviseerd het scheepvaartlawaai te betrekken bij de bepaling van de geluidwering en het creëren van de luwe gevel.

#### 5.4.2.11 Cumulatie

Als er hogere waarden aangevraagd moeten worden in het kader van de Wet geluidhinder is het nodig om cumulatie van geluid in de beoordeling te betrekken. Het onderzoeken van cumulatie is conform het Reken- en meetvoorschrift van belang als de voorkeurswaarde door meerdere geluidsbronnen wordt overschreden. Dit is het geval voor een deel van de gevels binnen het plangebied. Bij de bepaling van cumulatie is voor de geluidsbelasting van industrieterrein "Papendorp Hooggelegen" 55 dB(A) meegenomen, zijnde de hoogst mogelijke geluidsbelasting. Scheepvaartlawaai op het Amsterdam-Rijnkanaal is weliswaar géén geluidbron die onder de Wet geluidhinder valt, maar toch is deze bron relevant omdat deze geluidsbelastingen tot 61 dB veroorzaakt. Scheepvaart is als industrielawaai meegenomen in de cumulatie. De hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting is 65 dB. Inclusief de bron scheepvaart is de gecumuleerde geluidsbelasting ten hoogste 66 dB. De berekende gecumuleerde geluidsbelastingen zijn lager dan de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeer van 68 dB (excl. aftrek art 110g Wgh) en kunnen vanuit gezondheidsperspectief als acceptabel worden beschouwd.

#### 5.4.2.12 Geluidseffect verkeersaantrekkende werking op bestaande woningen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is inzichtelijk gemaakt wat de akoestische consequenties van het plan zijn voor de omliggende bestaande woningen. Om het verschil in geluidsbelasting vast te kunnen stellen is er een emissievergelijking gemaakt tussen de toekomstige situatie met plan en zonder plan (autonoom). Gekozen is voor een beoordeling die aansluit bij de normstelling voor 'reconstructies van wegen' conform de Wet geluidhinder. Hierin geldt als uitgangspunt dat een toename van de geluidsbelasting van minder dan 1,5 dB toelaatbaar is. In het plangebied zijn er een aantal wegen (inclusief de afrit van de A2) waar een toename van meer dan 1,5 dB wordt verwacht. Er zijn echter géén bestaande geluidgevoelige bestemmingen nabij deze wegen. Toenamen bij bestaande woningen liggen onder de drempel van 1,5 dB en die worden daarmee in het kader van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht.

#### 5.4.2.13 Omgevingsvergunning voor mogelijke toekomstige tram

In dit bestemmingsplan is geregeld dat een tram aangelegd kan worden door het verlenen van een (binnenplanse) omgevingsvergunning als de geluidsbelasting van de weg vermeerderd met de tram de verleende hogere waarde niet overschrijdt. Omdat thans niet geheel duidelijk is welke baanconstructie, welk type materieel, welke snelheid en met welke frequentie er gereden gaat worden is een akoestische reserveringsruimte van 3 dB voor een tram opgenomen. Deze ruimte dient opgeteld te worden bij de uitkomst van het lokale wegverkeer alvorens getoetst kan worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Bij het toelaten van (nieuwe) woningen mag de geluidsbelasting van het wegverkeer (dus zonder tram) niet meer zijn dan 3 dB minder dan de hogere waarde. De woningisolatie wordt afgestemd op de hogere waarde (dus inclusief de 3 dB reserveringsruimte voor de tram).

Voor het omzetten van de bestaande HOV baan (bus) naar HOV baan (tram) wordt daarom voor de Orteliuslaan en het Taatsenplein (inclusief Bevrijdingslaan en Churchilllaan) een hogere waarde vastgesteld voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, te weten:

- maximaal 61 dB vanwege de Orteliuslaan (inclusief tram)
- maximaal 61 dB vanwege het Taatsenplein (inclusief tram)

Ook met toepassing van de akoestische reserveringsruimte kan de cumulatieve geluidsbelasting vanuit gezondheidsperspectief als acceptabel worden beschouwd.

#### 5.4.2.14 Voorwaarden voor ontheffing

In het plangebied zijn er op grote schaal (vrijwel alle woningen in de 1e lijn van een weg) geluidsbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde van één of meerdere bronnen (vanwege de Rijksweg A2/A12, Mercatorlaan, Orteliuslaan en Taatsenplein zelfs boven de maximale waarde). Aangezien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, zal elke woning ter compensatie de beschikking moeten hebben over een luwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch gunstige woningindeling. Door carré-vormige bouwvormen kan voor veel woningen aan deze eisen worden voldaan door de geluidluwe binnenzijde van het bouwvolume. Voor hoekwoningen kan dit door middel van balkonschermen en/of inpandige balkons worden bereikt. Ook kan een afwijkende woningplattegrond worden toegepast om deze woningen alsnog aan een binnenterrein te laten grenzen. Bij eenzijdig georiënteerde woningen kunnen (hoge) balkonschermen en afsluitbare loggia's of iets vergelijkbaars een oplossing zijn. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal hier rekening mee moeten worden gehouden.

### 5.4.3 Conclusie

In grote delen van het plangebied is de geluidsbelasting door wegverkeerslawaai of het industrielawaai (of een combinatie van beide) hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde. Vanwege het geluid van de Rijksweg A2/12, Mercatorlaan, Orteliuslaan en Taatsenplein wordt op enkele locaties de maximale ontheffingswaarde wel overschreden. Hier kan alleen worden gebouwd met meer ingrijpende maatregelen zoals het toepassen van vliesgevels, zogeheten dove gevels waarin geen te openen delen aanwezig zijn of gelijkwaardige afschermende voorzieningen.

Ook wordt de maximale ontheffingswaarde nog overschreden vanwege het industrieterrein Hooggelegen zolang KWS en de asfaltcentrale hier nog deel van uitmaken. Zodra de (industrieterrein)bestemming voor KWS en de Asfaltcentrale is opgeheven met bestemmingsplan Groenewoud, zal alleen Nedal nog deel uitmaken van het industrieterrein. Tot die tijd geldt de bestaande geluidzone (aangevuld met de delen van het industrieterrein die met dit bestemmingsplan voor Papendorp worden opgeheven worden). Eerder worden de nieuwe woningen niet gebouwd. Na het opheffen van het industrieterrein voor KWS en de Asfaltcentrale geldt de geluidzone alleen nog voor een deel van het deelgebied Groenewoud Noord. In deze situatie is er geen sprake van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Wel wordt de voorkeursgrenswaarde nog overschreden voor noordelijk gelegen woningen in het deelgebied Groenewoud Noord.

Ten aanzien van wegverkeerslawaai en industrielawaai geldt dat maatregelen aan de bron of in de overdracht beperkt zijn of niet mogelijk of niet doelmatig. Daarom worden hogere waarden vastgesteld. De maximale geluidsbelastingen worden in het besluit hogere waarden vastgelegd. Tevens wordt in het besluit hogere waarden rekening gehouden met een reserveringsruimte van 3 dB voor een mogelijke toekomstige tram.

Vanwege de hoge geluidsbelasting behoeft het realiseren van de luwe gevel de nodige aandacht bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de woningen. Deze zaken moeten in een vroeg stadium bij het ontwerp worden betrokken. Als hier de juiste aandacht aan gegeven wordt, vormt

het aspect geluid ook in praktische zin geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

## 5.5 Luchtkwaliteit

### 5.5.1 Kader

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

In artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening moet houden met de effecten op de luchtkwaliteit. De Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2005 advieswaarden opgesteld voor een aantal stoffen. Deze zijn in het algemeen strenger dan de in de wet Milieubeheer gehanteerde grenswaarden.

Sinds 2017 wordt overal in Utrecht voldaan aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft in 2005 advieswaarden opgesteld voor gezonde lucht. Deze WHO-advieswaarden zijn bedoeld om de gezondheid te beschermen. Deze zijn voor fijnstof strenger dan de grenswaarden van de EU. De WHO stelt zelfs dat er géén veilige concentratie is aan te geven voor fijnstof; op grond van haalbaarheid heeft zij daarom een gezondheids-kundige advieswaarde vastgesteld voor $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$.

| **Stof** | **Grenswaarde EU** | **WHO-advieswaarde-2005** | **Toetsingsperiode** |
|---|---|---|---|
| $NO_2$ (stikstofdioxide) | 40 µg/m³ | 40 µg/m³ | Jaargemiddelde |
| $PM_{10}$ (fijnstof) | 40 µg/m³ | 20 µg/m³ | Jaargemiddelde |
| $PM_{2,5}$ (fijnstof) | 25 µg/m³ | 10 µg/m³ | Jaargemiddelde |

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

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) naast de wettelijke grenswaarden ook te voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze advieswaarden (WHO 2005) zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden voor $PM_{10}$ (20 µg/m³) en voor $PM_{2,5}$ (10 µg/m³). Deze motie is uitgewerkt in het raadsbesluit 'Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het raadsbesluit.

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

### 5.5.2 Plansituatie

Voor het bestemmingsplan Papendorp is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 13. Hierin is zowel het planeffect als de concentratie in het plangebied bepaald. Het plan veroorzaakt een maximale toename van $NO_2$ van 0,2 µg/m³. Voor $PM_{10}$ is de maximale toename 0,1 µg/m³. Voor $PM_{2,5}$ is geen toename berekend door de effecten van het plan. Deze toenames zijn dusdanig klein dat kan worden geconcludeerd dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Naast het planeffect is ook de concentratie binnen het plangebied bepaald voor de jaren 2022 en 2030. De concentraties zijn in onderstaande tabel weergegeven.

| | **Concentratie $NO_2$ (µg/m³)** | | **Concentratie $PM_{10}$ (µg/m³)** | | **Concentratie $PM_{2,5}$ (µg/m³)** | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2022** | **2030** | **2022** | **2030** | **2022** | **2030** |
| **Grenswaarde** | **40** | **40** | **40** | **40** | **20** | **20** |
| **WHO-advieswaarde** | - | **40** | - | **40** | - | **10** |
| Minimaal | 20,1 | 13,4 | 16,6 | 14,9 | 9,4 | 7,9 |
| Gemiddeld | 23,4 | 15,9 | 17,3 | 15,5 | 9,6 | 8,0 |
| Maximaal | 29,4 | 20,0 | 18,1 | 16,3 | 10,0 | 8,4 |

*Berekende concentraties op wettelijke toetsafstand in de plansituatie in 2022 en 2030*

Hieruit blijkt dat in beide toetsjaren wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. In 2030 wordt

ook voldaan aan de WHO-advieswaarden uit 2005.

### 5.5.3 Conclusie

Op de onderzochte locaties wordt (ruimschoots) voldaan aan de Europese grenswaarden. Er zijn vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan Papendorp.

## 5.6 Geur

### 5.6.1 Kader

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor de hoeveelheid geur (uitgedrukt in geureenheden/$m^3$) die acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Deze geuruitstoot heeft ruimtelijke consequenties. In de directe omgeving van het bedrijf zijn vanuit de norm van de Wet milieubeheer beperkingen gesteld aan de mogelijkheid voor nieuwe ontwikkeling van gevoelige bebouwing (met name wonen). Dit soort bedrijven bevindt zich niet binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. Kleinere bedrijven zoals horecavestigingen, of een bakkerij kennen soms ook geurhinder maar daarvoor zijn geen richtlijnen opgesteld. Daarnaast kan de mestopslag bij agrarische bedrijven geurhinder veroorzaken. Door een geschikte locatie van de mestopslag te bepalen, is een deel van de hinder te voorkomen. Echter bij grotere bedrijven is voldoende afstand ten opzichte van woningen van derden nodig.

### 5.6.2 Plansituatie

De aanwezigheid van de Asfaltcentrale Utrecht kan binnen zijn directe omgeving mogelijk geurhinder veroorzaken. Het terrein van dit bedrijf ligt voor een klein deel binnen het plangebied en het grootste deel van het terrein grenst aan het plangebied. Deze asfaltcentrale gaat echter verdwijnen. Nieuwe woningen zullen in het plangebied ook niet eerder worden gebouwd dan dat de asfaltcentrale definitief buiten gebruik is.

Buiten het plangebied kan Nedal Aluminium mogelijk geurhinder veroorzaken. Uit paragraaf 5.3 volgt dat voor dit bedrijf een richtafstand voor geur geldt van 100 meter. Binnen deze afstand maakt dit nieuwe bestemmingsplan geen woningen mogelijk. Voor het overige is binnen het plangebied en in de omgeving verder geen sprake van bedrijven die industriële geurhinder veroorzaken.

### 5.6.3 Conclusie

Binnen het plangebied is na het definitief buiten gebruik stellen van de asfaltcentrale geen sprake van industriële geurhinder.

## 5.7 Trillingen

### 5.7.1 Kader

Bij het aspect trillingen in ruimtelijke besluiten (zoals dit bestemmingsplan) gaat het meestal om bescherming tegen trillinghinder bij personen. Daarnaast kan er ook sprake zijn van verstoring van activiteiten door trillingen (bijvoorbeeld laboratoria of computercentra).

#### 5.7.1.1 Hinder door trillingen

Hinder door trillingen kan bijvoorbeeld ontstaan door (spoor)wegen of specifieke bedrijfsactiviteiten. Voor ruimtelijke besluiten bestaat geen wetgeving die bepaalt wat trillinggevoelige functies zijn en wat niet. Bescherming gaat via de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dit betreft de invulling van het wettelijke criterium een "goede ruimtelijke ordening". Bij de afbakening van trillinggevoelige functies kan over het algemeen aangesloten worden bij het milieuspoor (zoals het Activiteitenbesluit).

In het Activiteitenbesluit wordt voor de aanwijzing van trillinggevoelige gebouwen verwezen naar de geluidgevoelige gebouwen van de Wet geluidhinder (Wgh). Het gaat dan om woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verzorgings- en verpleeghuizen, en kinderdagverblijven.

Net als bij het aspect geluid zijn in specifieke gevallen ook trillingen bij andere bestemmingen relevant. Bijvoorbeeld waar mensen langdurig verblijven. Voor verschillende gebouwfuncties worden toetsingswaarden gegeven in de Meet- en beoordelingsrichtlijn Trillingen: Deel B, Hinder voor personen in gebouwen. Het gaat om de volgende gebouwfuncties:

- wonen
- gezondheidszorg
- onderwijs
- kantoor
- bijeenkomsten

#### 5.7.1.2 Verstoring door trillingen

Het gaat niet alleen om trillinghinder voor personen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kunnen trillingen ook een rol spelen als functies gevoelig zijn voor verstoring door trillingen. Zo kan bijvoorbeeld het ruimtelijk mogelijk maken van een nieuwe spoorverbinding of een puinbrekerlocatie naast een computercentrum, een reden zijn om ook daar rekening te houden met trillingen.

### 5.7.2 Plansituatie

De nieuwe functies in het plangebied van dit bestemmingsplan vormen geen bron voor trillinghinder of verstoring door trillingen. Trillinghinder of verstoring door trillingen is verder niet te verwachten in de trillinggevoelige functies die dit bestemmingsplan mogelijk maakt:

- Het dichtsbijzijnde treinspoor ligt hemelsbreed op meer dan 2,5 kilometer. Hierdoor is hinder of verstoring door het treinspoor op voorhand uitgesloten.
- De omliggende snelwegen A2 en A12 liggen aan de west- en zuidzijde dichtbij het plangebied. De afstand tot de woningen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt is ongeveer 140 meter en meer. Trillinghinder van deze en overige omliggende wegen is niet te verwachten voor de nieuwe woningen.
- Het bestemmingsplan maakt ook andere trillinggevoelige functies mogelijk die in paragraaf 5.7.1 staan benoemd. Gezondheidszorg en onderwijs vallen in dit bestemmingsplan onder de regels voor 'maatschappelijke voorzieningen'. Op korte afstand van de snelwegen staat dit bestemmingsplan nieuwe maatschappelijke voorzieningen toe in de functie Gemengd - 2. De regels staan alleen nieuwe maatschappelijke voorzieningen toe als het geen geluidgevoelige functies zijn op basis van de Wet geluidhinder en het geen kwetsbare objecten zijn op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Omdat gezondheidszorg en onderwijs hieronder vallen en deze functies dus niet op korte afstand van de snelwegen gerealiseerd kunnen worden, is trillinghinder voor deze functies niet te verwachten.
- Kantoren en bijeenkomstruimten kunnen in het plangebied op een afstand van ongeveer 50 meter van de snelwegen worden gerealiseerd. In de bouwplannen kan rekening worden gehouden met maatregelen (bijvoorbeeld in de bouwconstructie) om eventuele effecten van trillingen te voorkomen of te verminderen. Voor deze functies gelden volgens de Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch (SBR) minder strenge streefwaarden dan voor woningen. Trillinghinder van snelwegen en overige omliggende wegen is voor deze functies te verwachten.

Het doel van de gemeente is om op termijn de bestaande HOV-busbaan over de Orteliuslaan te vertrammen (Papendorplijn). Bij de aanleg van de busbaan is al rekening gehouden met het geschikt maken van de ondergrond voor de toekomstige tramverbinding. Wanneer de aanleg van de trambaan concreet aan de orde is, moet nader onderzoek uitwijzen of en welke maatregelen nodig zijn om effecten op trillinggevoelige functies te voorkomen.

### 5.7.3 Conclusie

Trillingshinder of verstoring door trillingen is niet te verwachten voor en vanuit de functies die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

## 5.8 Externe veiligheid

### 5.8.1 Kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen wordt in de toelichting van het bestemmingsplan, de relatie tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving.

De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over weg, spoor en water). Het Bevt geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens twee extra afstandsbepalingen, de zogenaamde vrijwaringszone en het

plasbrandaandachtsgebied. Voor zowel de vrijwaringszone als het plasbrandaandachtsgebied geldt een motivatieplicht indien bebouwing gewenst is. Indien nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd moet deze aan extra brandveiligheidseisen volgens het Bouwbesluit voldoen.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft aan hoe groot de overlijdenskans is indien een persoon zich permanent op een bepaalde plek bevindt. De wetgever beschouwt een risico lager dan een op een miljoen per miljoen jaar (aangeduid met $10^{-6}$/jaar) voor nieuwe situaties als acceptabel. In de wetgeving is dit risico vertaald naar een afstandsnormering. Voor de afstand tussen de risicoveroorzakende activiteiten en kwetsbare objecten is die norm een harde grenswaarde. Voor de afstand tot beperkt kwetsbare objecten is die norm een richtwaarde waarvan mag worden afgeweken als daar een gegronde reden voor is.

Het groepsrisico (GR) geeft de kans aan op het overlijden van een groep mensen als gevolg van een calamiteit. Het Bevt verplicht ertoe dat bij omgevingsvergunningen, waarbij wordt afgeweken van de bestemming, het groepsrisico wordt beschreven en gemotiveerd. Voor het toetsen van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde oriëntatiewaarde. Dit is geen harde wettelijke norm maar een houvast om te toetsen of het groepsrisico acceptabel is al dan niet in combinatie met maatregelen voor de bestrijding van ongevallen.

#### 5.8.1.1 Vervoer gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water

Het risico bij transportassen wordt veroorzaakt door de mogelijkheid van beschadiging van een transportmiddel als gevolg van een ongeval, bijvoorbeeld een aanvaring. Hierdoor kan een deel of de gehele lading vrijkomen. De meest relevante stoffen zijn vloeibare gassen (b.v. LPG), brandbare vloeistoffen (b.v. benzine) en giftige stoffen. Bij een ongeval met vloeibaar gas kan dat gas vrijkomen en ontbranden met mogelijk brand of ontploffing tot gevolg. Een ongeval met brandbare vloeistof zal leiden tot een grote brand met veel hittestraling. Een ongeval met giftige stoffen zal vaak leiden tot de vorming van een giftige gaswolk.

#### 5.8.1.2 Basisnet

Landelijk is een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en vaarwegen ontwikkeld. Het Basisnet geeft zekerheid over de te verwachten transportfrequenties en de daarbij behorende risicoruimte. De uitgangspunten van het Basisnet, waaronder de transportfrequenties waarmee gemeenten bij risicoanalyses dienen te rekenen, zijn wettelijk verankerd door middel van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling basisnet. Het Bevt beschrijft de afstanden tussen transportroutes en (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen. Dit zijn alle plaatsen waar zich regelmatig personen bevinden m.u.v. verkeersdeelnemers. De transportfrequenties, opgenomen in de Regeling basisnet, corresponderen met de maximale gebruiksruimte voor het vervoer. Voor de bepaling van de risico's ten behoeve van dit plan is gerekend met de Basisnet uitgangspunten uit de Regeling basisnet. De getoetste normen hebben betrekking op het zogenaamde plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

### 5.8.2 Plansituatie

#### 5.8.2.1 Uitgevoerd onderzoek

Door de Antea group is een onderzoek uitgevoerd (Papendorp-Noord, Beschouwing externe veiligheid van 13 september 2022) naar de omgevingsrisico's voor het bestemmingsplan Papendorp-Noord. Deze studie is opgenomen als Bijlage 6.

In en direct rond het plangebied is in het onderzoek van Antea een inventarisatie gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

1. Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water.
   Het plangebied ligt aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Het invloedsgebied van het Amsterdam-Rijnkanaal wordt bepaald door het transport van brandbare gassen en ligt tot 90 meter van de vaarweg. Het Amsterdam-Rijnkanaal is daarmee relevant voor het plangebied. De rijkswegen A2 en A12 grenzen aan het plangebied en zijn daarmee ook relevant voor het plangebied. Het invloedsgebied van deze wegen wordt bepaald door het transport van brandbare gassen en bedraagt 355 meter, aangezien er ook transport van giftige stoffen kan plaatsvinden is rekening gehouden met een invloedsgebied van 4000 meter. Spoorwegen bevinden zich op meer dan 2,5 kilometer afstand waardoor toetsing niet nodig is.
2. Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.
   Nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen.
3. Bedrijven die vallen onder het Bevi.
   Nabij het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant zijn voor het plangebied.

#### 5.8.2.2 Vervoer over water

Plaatsgebonden risico

Het Amsterdam–Rijnkanaal maakt onderdeel uit van het Basisnet Water. Hierin is beschreven dat de maatgevende risicocontour (PR $10^{-6}$/jaar) niet tot buiten de waterweg ligt. Het plaatsgebonden risico legt daarmee geen beperkingen op voor het plangebied. Het plangebied maakt geen nieuwe bebouwing mogelijk binnen de vrijwaringszone, er geldt daarom geen aanvullende motiveringsplicht.

Groepsrisico

Aangezien het plangebied zich binnen 200 meter van het Amsterdam–Rijnkanaal bevindt, is inzicht in de hoogte van het groepsrisico nodig. In het onderzoek van Antea is onderbouwd dat zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen het groepsrisico lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

#### 5.8.2.3 Vervoer over de weg

Plaatsgebonden risico

De rijkswegen A2 en A12 maken onderdeel uit van het Basisnet. In de regeling basisnet is beschreven dat het plaatsgebonden risico van de A2 ter hoogte van Papendorp buiten de weg risico lager is dan PR $10^{-6}$/jaar. Voor de rijksweg A12 geldt een veiligheidsafstand (PR $10^{-6}$/jaar) van 25 meter vanaf het midden van de weg. Binnen deze zonering wordt geen bebouwing mogelijk gemaakt. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico. Het plangebied maakt geen nieuwe bebouwing mogelijk binnen het plasbrandaandachtsgebied, er gelden daarom geen aanvullende bouwvoorschriften in relatie tot het risico van een brand met brandbare vloeistoffen op de weg.

Groepsrisico

Aangezien het plangebied zich binnen 200 meter van het de rijkswegen A12 en A2 bevindt, is inzicht in de hoogte van het groepsrisico nodig. In het onderzoek van Antea is onderbouwd dat zowel in de huidige situatie als na realisatie van de bouwplannen in Papendorp Noord het groepsrisico lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Voor het deel ten noorden van de A12 is in het huidige bestemmingsplan al uitgegaan van een hoge personendichtheid. Hier worden dus geen hogere personendichtheden verwacht waardoor het groepsrisico van de rijksweg A12 daardoor niet toeneemt. Dit betekent dat kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

*Verantwoording groepsrisico*

De beperkte verantwoording van het groepsrisico gaat conform het Bevt in op:

- De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op een transportroute.
- De mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet.

Maatgevende scenario's voor het plangebied zijn een explosie of de vorming van een giftige wolk als gevolg van een incident op de weg(en) of het Amsterdam-Rijnkanaal.

#### 5.8.2.4 Bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De verschillende scenario's vragen allen een andere benadering. De mate waarin uitvoering aan deze aanvalsstrategieën kan worden gegeven hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen). De brandweer beschikt over protocollen voor het bestrijden van een incident met gevaarlijke stoffen op de rijkswegen A2 en A12 en bij het Amsterdam-Rijnkanaal.

Het ontstaan van een koude BLEVE (explosie als gevolg van botsing) is niet te bestrijden, omdat de tank meteen explodeert. De branden die door de explosie ontstaan, kunnen wel bestreden worden.

Bij een ongeval met toxische gassen en vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stof en de omvang van het incident, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water.

Het plangebied is voor hulpdiensten via de rijkswegen A12 en A2 en de Bevrijdingslaan goed en vanaf meerdere zijden te bereiken.

#### 5.8.2.5 Mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen bij een (dreigend) zwaar ongeval

In het geval van een 'koude' BLEVE is er geen tijd om te vluchten en zullen alle personen (die zich onbeschermd buiten bevinden) in de directe omgeving slachtoffer worden. Buiten de 150 meter is schuilen in een gebouw of woning in beginsel de beste manier om de calamiteit te overleven. Echter, een koude BLEVE kan plaatsvinden zonder enige aankondiging vooraf. De omgeving zal dus verrast worden door het incident en zelfredzaamheid is niet aan de orde. Relevant is dat een groot deel van het plangebied buiten het invloedsgebied van een BLEVE ligt.

Bij een calamiteit waarbij toxische gassen vrijkomen is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw het advies. Bij een calamiteit met toxische gassen zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen vluchten, ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang. In geval van een calamiteit met toxische stoffen op de weg of het water is het van belang dat de bebouwing bescherming biedt. Van belang daarbij is dat - in dat geval - de (eventueel aanwezige) mechanische ventilatie centraal afgeschakeld kan worden (via een noodschakelaar). Dit voorkomt dat bij het optreden van een incident de ramen en deuren gesloten zijn, maar toch toxische stoffen via de ventilatie (versneld) tot het gebouw toetreden.

Bij de uitwerking van de plannen dienen aanvullende maatregelen te worden afgewogen om de zelfredzaamheid te verhogen, dit volgt uit het advies van de veiligheidsregio (zie paragraaf 6.2.2.4).

### 5.8.3 Conclusie

De conclusie is dat het aspect Externe veiligheid geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van Papendorp.

## 5.9 Ontplofbare Oorlogsresten [niet gesprongen explosieven]

### 5.9.1 Kader

In het plangebied worden bodemroerende werkzaamheden uitgevoerd. De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat er gezorgd moet worden voor een veilige werkplek.

Als gevolg van gevechtshandelingen kunnen er ontplofbare oorlogsresten (OO) in het onderzoeksgebied zijn achtergebleven. Er ontstaat bij het spontaan aantreffen en beroeren van OO uit de Tweede Wereldoorlog mogelijk een verhoogd veiligheidsrisico. Onbedoelde detonaties kunnen bij de uitvoering van werkzaamheden in het ergste geval leiden tot dodelijk letsel en zware schade aan materieel en omgeving. Spontane OO vondsten kunnen resulteren in meerwerkkosten door stagnatie van de uitvoeringswerkzaamheden.

Daarom is in dit bestemmingsplan inzicht gegeven in de mogelijke aanwezigheid van OO.

### 5.9.2 Plansituatie

Om de risico's als gevolg van de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten in Papendorp in te kunnen schatten, is een bureaustudie conform de WCSC-OCE naar de aanwezigheid hiervan uitgevoerd. De conclusie is dat de onderzoekslocatie onverdacht is voor de aanwezigheid van Ontplofbare Oorlogsresten.

### 5.9.3 Conclusie

De geplande (bouw)werkzaamheden in het kader van de gebiedsontwikkeling Papendorp vinden plaats in onverdacht gebied waardoor geen vervolgonderzoek nodig is en de werkzaamheden op reguliere wijze kunnen worden uitgevoerd.

## 5.10 Bodem en ondergrond

### 5.10.1 Kader

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet worden getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten:

Bodembescherming
Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Dit speelt vooral bij bedrijfsmatige activiteiten of

calamiteiten.

Bodemsanering
Ernstig verontreinigde locaties moeten worden gesaneerd als er ook sprake is van milieuhygiënische risico's. Bij immobiele verontreiniging in de bovengrond die zich niet kan verspreiden (zoals zware metalen en PAK) wordt uitgegaan van een zogenoemde functiegerichte benadering. Dit houdt in dat de kwaliteitseisen die aan de bodem worden gesteld afhankelijk zijn van de (toekomstige) bestemming van de locatie. Bij mobiele verontreiniging die zich via het grondwater kan verspreiden, wordt mede afhankelijk van de kosteneffectiviteit, zoveel mogelijk verwijdering van de verontreiniging nagestreefd. Een ander uitgangspunt is dat bij nieuw in te richten gebieden of terreinen hogere eisen worden gesteld aan de bodemkwaliteit dan bij milieuhygiënisch onvermijdbare saneringen in gebieden waar geen nieuwe inrichting plaats vindt. Bij nieuwe situaties ligt het criterium voor saneren bij ernstige verontreiniging.

Bodembeheer
Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe "wat schoon is moet schoon blijven" en "wat vies is mag niet viezer worden". Waar mogelijk wordt een verbetering van de kwaliteit nagestreefd, zodat de bodem duurzaam geschikt wordt voor elk gewenst gebruik.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning of een functiewijziging moet een bodemonderzoek volgens de NEN 5740 verricht worden. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of een bodemsanering noodzakelijk is voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie.

### 5.10.2 Plansituatie

Onderzoek
In het plangebied zijn diverse bodemonderzoeken verricht op 72 gedeeltelijk overlappende onderzoekslocaties. Sommige onderzoeken zijn gedateerd (vanaf 1995). In het algemeen is de bodemkwaliteit voldoende vastgelegd en staat de bodemkwaliteit de uitvoering van dit bestemmingsplan niet in de weg. Er zijn enkele locaties waar de onderzoeks- en saneringstrajecten nog niet zijn afgerond.

- *ACU Groenewoudsedijk 10 (grotendeels buiten het plangebied van dit bestemmingsplan)*
  Het oostelijk deel van het terrein van de asfaltcentrale is sterk verontreinigd met minerale olie, PAK en zware metalen. In 2016 is een beschikking ernst, spoed en saneringsplan genomen. De sanering is niet formeel afgerond. Ook op het westelijk deel van de locatie (bedrijfsterrein KWS) zijn sterke verontreinigingen met zware metalen, olie en PAK aangetoond. Deze moeten worden gesaneerd op een natuurlijk moment.

- *Groenewoudsedijk 5-6 voormalig AKZO-terrein (recyclingbedrijf)*
  Plaatselijk is het grondwater sterk verontreinigd met arseen (onderzoek 1999). In 2009 is de nulsituatie van het terrein vastgelegd, er is geen reden voor nader onderzoek.

- *Locatie Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland (WRK) Papendorp Zuid*
  Dit betreft erfverharding met puin en/of bouw en sloopafval. Hiervoor is een saneringsplan opgesteld.

- *Ortheliuslaan/Taatsenplein*
  In de bovengrond ter plaatse van de busbaan is in 2009 een sterk verhoogd gehalte kobalt aangetroffen. De busbaan is inmiddels aangelegd.

- *Taatsendijk 4-5*
  Er is een beperkte bodemsanering uitgevoerd op de locatie, die formeel niet is goedgekeurd. Terrein is momenteel in gebruik als op- en afrit A2, verificatie van de sanering is niet meer aan de orde.

Overig
Het plangebied bevindt zich binnen de zogenaamde bufferzone van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer. Het diepere grondwater binnen deze zone, in het eerste watervoerend pakket, is in principe schoon. De bufferzone is bedoeld als signaalzone om de aanwezigheid van diffuse verontreiniging afkomstig van de dynamische zone tijdig te kunnen monitoren. Bij bouwbemalingen, onttrekken en infiltreren van grondwater kan deze verontreiniging worden aangetrokken en verspreiden. De gemeente wil verdere verspreiding van verontreinigingen door doorboring van de eerste scheidende laag in de dynamische en bufferzone zo veel mogelijk beperken, om zo het grondwater uit het tweede watervoerende pakket te beschermen. Dit betekent dat er slechts onder

voorwaarden bodemenergiesystemen aangelegd mogen worden in de ondergrond dieper dan 55 meter beneden maaiveld. Bij bouwbemalingen, grondwateronttrekkingen en WKO kan aansluiting worden gezocht bij de gebiedsgerichte aanpak.

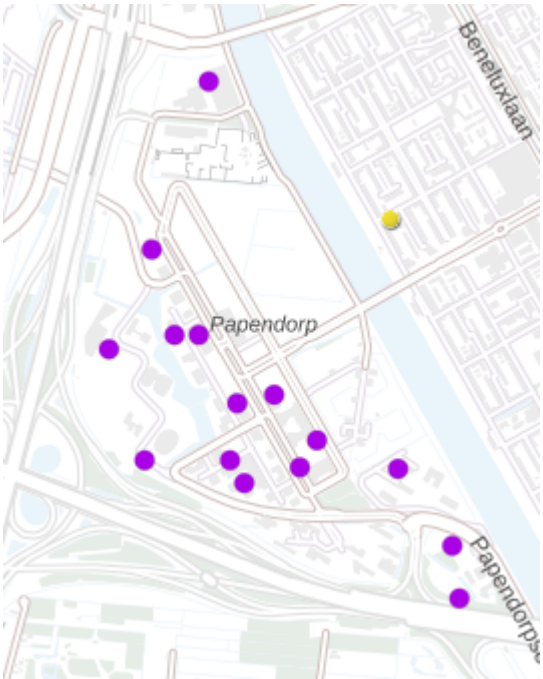
Op basis van de Nota Bodembeheer 2017-2027 is de ontgravingskwaliteit voor grond “industrie” en de toepassingseis voor grond kwaliteit “wonen”. Bij hergebruik van eventueel vrijkomende grond binnen gemeente Utrecht is geen aanvullend onderzoek nodig naar PFAS tijdens een partijkeuring. De aanwezigheid van plastic kan bij hergebruik beperkingen opleveren als dit een te hoog percentage is (zie Nota Bodembeheer 2017-2027).

Bodemenergie
Een van de mogelijkheden om te voorzien in duurzame energie is bodemenergie. Bij de voorbereiding van bouwplannen wordt bekeken of gesloten bodemenergiesystemen (op eigen perceel) rendabel zijn, of dat er beter kan worden ingezet op (collectieve) open warmte koude opslagsystemen. De capaciteit van de ondergrond wordt optimaal ingezet door eerst bovengronds de uitwisseling van koude en warmte (vraag en aanbod) in het gebied toe te passen voordat een beroep op de ondergrond wordt gedaan.

Voor de energievoorziening van Papendorp zijn in de bestaande situatie al bodemenergiesystemen (WKO's) aangelegd. De bestaande WKO's zijn tot nu toe in het 1e watervoerend pakket (hierna: WvP) aangelegd. Bodemenergiesystemen in Papendorp worden bij voorkeur ook bij toekomstige ontwikkelingen aangelegd in het 1e WvP.

Op basis van de Waterwet is de provincie bevoegd gezag voor de vergunningverlening van een open bodemenergiesysteem waarbij grondwater wordt onttrokken. Het provinciale beleid sluit in de bufferzone open bodemenergiesystemen in het 2e watervoerende pakket niet uit, mits wordt bijgedragen aan de gebiedsgerichte sanering of dat deze sanering in ieder geval niet wordt bemoeilijkt. Hierbij wordt rekening gehouden met het gevaar van onderlinge interferentie. Verder speelt de vergunning een rol in de borging van de kwaliteit van bodem en grondwater.

Een overzicht van bestaande WKO-systemen staat op wkotool.nl. Binnen het kantorenpark Papendorp zijn momenteel diverse doubletten van WKO-systemen aanwezig, die zijn weergegeven op onderstaand kaartje.

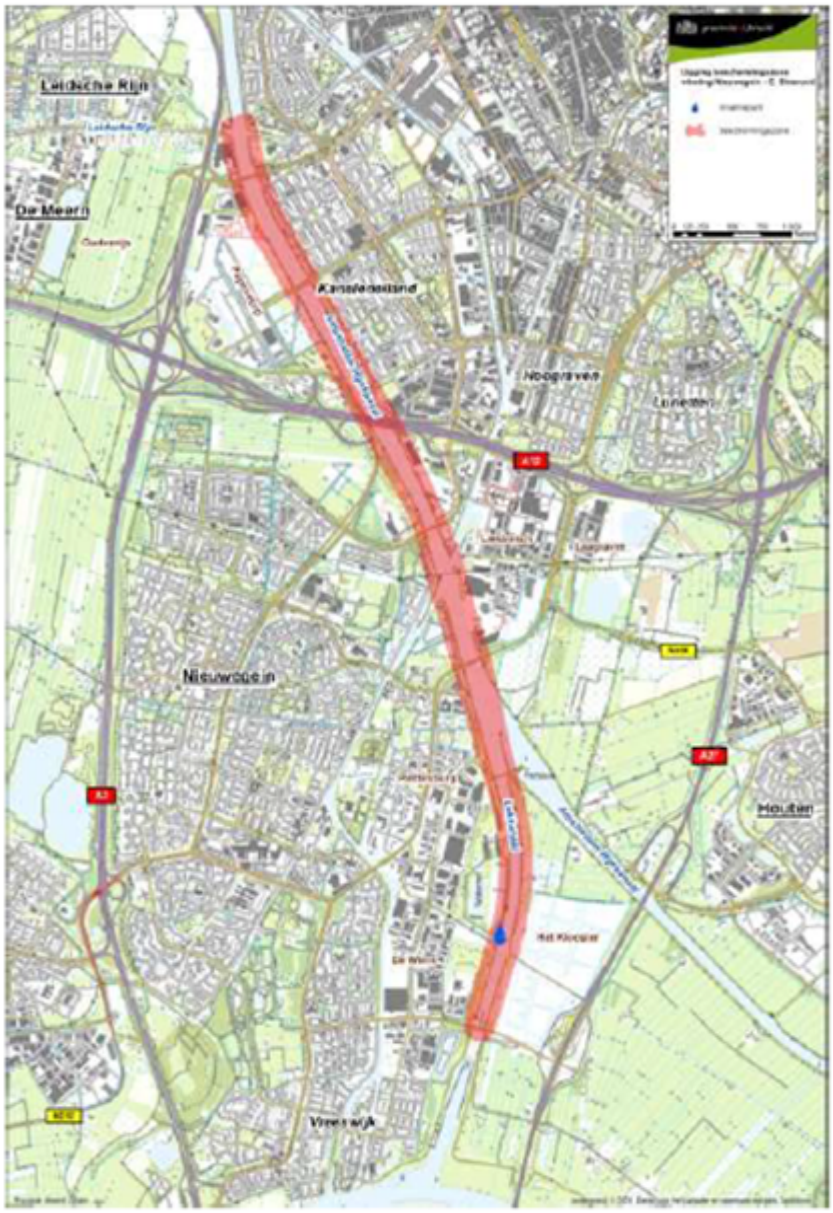



*WKO-systemen Papendorp*

Oppervlaktewaterwinning in ARK Nieuwegein
Om het innamepunt van oppervlaktewaterwinning in het Amsterdam-Rijnkanaal in Nieuwegein (voor bereiding van drinkwater) te beschermen hebben Rijkswaterstaat en Provincie Utrecht een beschermingszone ingesteld, die doorloopt tot de Gemeente Utrecht. Deze zone (zie onderstaand kaartje) gaat over 100 meter landbodem aan weerszijden van het Amsterdam-Rijnkanaal. Er is specifieke aandacht nodig voor verdachte bodemactiviteiten bij ruimtelijke ontwikkeling in deze beschermingszone. In een uitvoeringsprogramma zijn maatregelen opgenomen, om aandacht te geven aan het innamepunt in de calamiteitenplannen van en bij de vergunningverlening aan

bedrijven. De intentie is om het risico te voorkomen dat drijvende stoffen zoals blusmiddel en olie bij een calamiteit het innamepunt kunnen bereiken binnen 6 uur (afhankelijk van de windkracht en -richting).

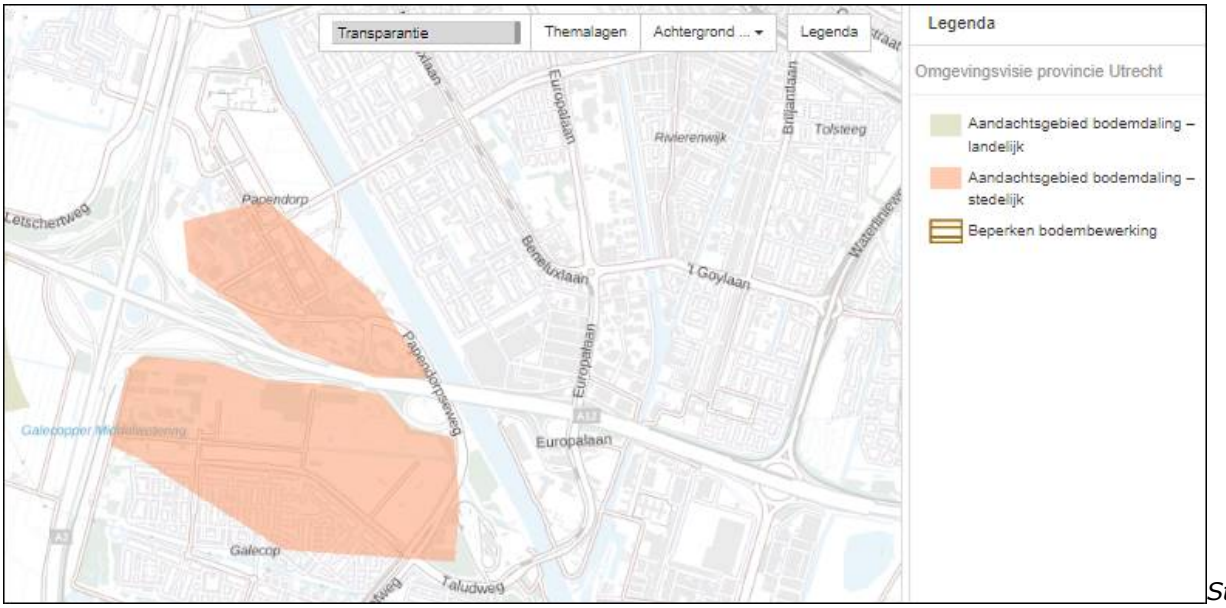
Binnen 100 meter tot het Amsterdam-Rijnkanaal maakt dit bestemmingsplan, in deelgebied Groenewoud Noord, nieuwe woningen, bijbehorende infrastructuur en wegen mogelijk. In het zuidelijke deel van het plangebied worden bestaande kantoren, volkstuinen en sportvoorzieningen opnieuw bestemd, volgens de aanwezige situatie. Bij geen van deze functies zijn bodemactiviteiten te verwachten die kunnen leiden tot verontreinigingen van het water in het kanaal. Nadere voorwaarden daarvoor zijn daarom niet nodig in dit bestemmingsplan. Vanuit de provinciale Interim Omgevingsverordening geldt rechtstreeks een algemene zorgplicht om bij activiteiten bodemverontreinigingen te voorkomen in de beschermingszone.




*Beschermingszone oppervlaktewaterwinning in het Amsterdam-Rijnkanaal*

Ondergrond

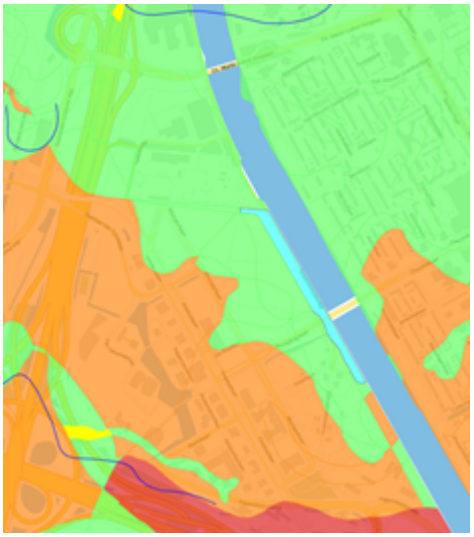
Een deel van het plangebied is in de omgevingsvisie van de provincie Utrecht aangemerkt als (stedelijk) aandachtsgebied voor bodemdaling, zie onderstaande afbeelding.




*Stedelijk aandachtsgebied bodemdaling (omgevingsvisie provincie Utrecht)*

Op basis van de indicatieve zettingsgevoeligheid is het plangebied gevoelig (oranje) tot minder gevoelig (groen) voor zetting (zie onderstaande afbeelding). Het terrein ligt in een gebied met rivierkleiafzettingen met plaatselijk veenhoudende grond. Zeker in droge perioden kan door belasting van de bodem zetting daarom niet geheel worden uitgesloten. De nieuwbouw moet zodanig uitgevoerd worden dat dit niet leidt tot zetting van de bodem. Mogelijke maatregelen om bodemdaling te beperken zijn fundering op palen en toepassing van lichte ophoogmaterialen.

Een andere maatregel om bodemdaling te beperken, is om voor de aanleg van de infrastructuur en overige openbare ruimte niet alleen zandgrond toe te passen, maar zeker in groenstroken teelaarde en gezonde levende bodem met organische stof te behouden of te realiseren. Dit is ook goed voor het watervasthoudend vermogen van de bodem bij klimaatmaatregelen. Met maatregelen om zetting te voorkomen wordt in de uitwerking van de plannen rekening gehouden.



*Zettingsgevoeligheid*

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

### 5.10.3 Conclusie

Op basis van uitgevoerde bodemonderzoeken staat de algemene, indicatieve, bodemkwaliteit de ontwikkeling van het plangebied niet in de weg. Op enkele deellocaties (met name bij bedrijven) zijn verontreinigingen aanwezig in grond en grondwater, waarbij verder onderzoek en sanering noodzakelijk is. Dit staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

Bij de ontwikkeling moet rekening gehouden worden met een dieptebeperking voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en bodemenergie. Langs het Amsterdam-Rijnkanaal is een beschermingszone aanwezig waar extra aandacht nodig is voor bodembedreigende activiteiten. Bij de ontwikkeling van Papendorp is het gewenst om rekening te houden met zetting en toepassing van gezonde, levende bodem in groenzones en ondergronds ruimtegebruik mee te nemen in het ontwerp.

## 5.11 Natuurbescherming

### 5.11.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Ook moet worden gekeken naar de regels in de interim Omgevingsverordening van de provincie Utrecht en het beleid van de gemeente Utrecht.

Beschermde gebieden (Natura 2000, Natuurnetwerk Nederland en Groenstructuurplan)
Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet worden bekeken of het plan significante gevolgen kan hebben voor een of meerdere Natura 2000-gebieden. Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

In de Interim Omgevingsverordening (artikel 6.1 en verder) zijn regels vastgelegd waar bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Het gaat om regels voor het Nationaal Natuur Netwerk (NNN, voorheen EHS) en provinciaal beschermde houtopstanden.

In paragraaf 2.3.2.2.3 is het gemeentelijk beleid voor de gemeentelijke groenstructuur beschreven. Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur en de hoofdbomenstructuur worden beschermd.

Beschermde dier- en plantensoorten (Wet natuurbescherming)
Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

1. of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
2. of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
3. of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Daarnaast moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

Utrechtse soortenlijst
Naast de beschermde soorten onder de Wet natuurbescherming, geldt binnen de gemeente de Utrechtse soortenlijst. Hierin staan kwetsbare soorten die voor Utrecht erg belangrijk zijn opgenomen. De algemene bescherming van deze soorten op grond van de voormalige Flora en faunawet is met het in werking treden van de Wet natuurbescherming per 1 januari 2017 vervallen. De Utrechtse Soortenlijst is onderdeel van de Omgevingsvisie.

De gemeenteraad heeft besloten dat bij gemeentelijke ruimtelijke plannen de Utrechtse soortenlijst bij het onderzoek en ontwikkelingen wordt betrokken zodat de soorten zo goed mogelijk beschermd worden.

Bij ruimtelijke plannen van derden beveelt de gemeente nadrukkelijk aan om de Utrechtse soortenlijst mee te nemen in onderzoek en ontwikkelingen. Wanneer de Utrechtse soortenlijst niet wordt meegenomen in het plan of project, dan wordt dit gemotiveerd.

Diervriendelijk bouwen
De gemeente Utrecht heeft de ambitie om diervriendelijk te bouwen. In de Utrechtse bestemmingsplannen wordt daarom aangegeven op welke manier rekening wordt gehouden met diervriendelijk bouwen bij de bouwplannen die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

Algemene zorgplicht

Ten slotte geldt de zorgplicht van artikel 1.11 Wet natuurbescherming: een ieder neemt voldoende zorg in acht voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Als het toch noodzakelijk is om handelingen uit te voeren, dan moet zoveel als redelijkerwijs mogelijk geprobeerd worden om negatieve effecten te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Daarom moet iemand die een bepaalde handeling wil verrichten zich vooraf op de hoogte stellen van de aanwezige flora en fauna, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvoor van zijn handelen. De zorgplicht dient mede als vangnet voor de bescherming van soorten, waarvoor op grond van de Wnb geen specifiek verbod geldt.

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

### 5.11.2 Plansituatie

#### 5.11.2.1 Uitgevoerde onderzoeken

Voor het bestemmingsplan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, is een activiteitenplan opgesteld voor steenmarter op het KWS-terrein en is een Wnb ontheffing verleend voor de Laatvlieger op de locatie Taatsendijk 1C. De resultaten staan in de volgende rapporten die als bijlagen zijn toegevoegd aan dit bestemmingsplan:

- Stikstofdepositierapport van 18 maart 2024: berekeningen met Aerius voor de bouw- en gebruiksfase (14)
- Quickscan ecologie van 16 december 2020: SPvE Papendorp Noord (Bijlage 15)
- Soortgericht onderzoek van 28 oktober 2021: SPvE Papendorp Noord (Bijlage 16)
- Quickscan ecologie van 11 november 2022: braakliggende kavels Papendorp (Bijlage 17)
- Wnb ontheffing Laatvlieger van 18 augustus 2022: Taatsendijk 1C (Bijlage 18)
- Activiteitenplan Steenmarter van 19 juni 2023: KWS-terrein (Bijlage 19)
- Quickscan ecologie van 13 december 2022: fietsbrug De Meernbrug (Bijlage 20)

#### 5.11.2.2 Gebiedsbescherming

Getoetst is of de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen beschermde gebieden beïnvloeden of daar negatieve effecten op hebben. De conclusies voor de gebiedsbescherming voor het plangebied zijn als volgt.

Natura 2000

Het plangebied ligt op ruime afstand (ongeveer 9 km) van de beschermde natuurgebieden van Natura 2000. Effecten van het plan op beschermde gebieden die betrekking hebben op enige vorm van fysieke aantasting of verstoring zijn uitgesloten. Om mogelijke effecten als gevolg van stikstofdepositie (het neerslaan van stikstofverbindingen) in kaart te brengen is een Aerius-berekening uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het plan zowel in de bouwfase als in de gebruiksfase niet leidt tot extra depositie op Natura 2000 gebied (zie Bijlage 14). Het plan heeft geen significante effecten op (tegen verzuring en vermesting) beschermde natuurwaarden (habitats) in nabij gelegen Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie.

Natuurnetwerk Nederland en provinciaal beschermde houtopstanden

Het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp ligt buiten het NNN. De voorgenomen plannen hebben geen aantasting van het NNN tot gevolg. Ook hebben de werkzaamheden geen negatief effect op provinciaal beschermde houtopstanden.

Groenstructuurplan

Onderdelen van het plangebied (vooral de randen) vallen binnen de stedelijke groenstructuur, zoals opgenomen in het Groenstructuurplan, zie hiervoor ook paragraaf 2.3.2.2.3.

De meeste delen van de groenstructuur in het plangebied van dit bestemmingsplan voor Papendorp blijven intact. Op enkele plekken loopt nieuwe infrastructuur voor Papendorp Noord door de groenstructuur. Het gaat om aanpassingen voor het Taludpark en het aanpassen van de Orteliuslaan en Mercatorlaan op de nieuwe situatie. De nieuwe fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal (en het verder geplande fietspad naar het 24 Oktoberplein) doorkruist ook de groenstructuur.

De gevolgen voor de stedelijke groenstructuur zijn in beeld gebracht in een groencompensatieplan. Op basis van het voorlopig inrichtingsplan zijn per deelgebied de compensatiemaatregelen in beeld gebracht.

Alle gevolgen kunnen goed gecompenseerd worden. Dat gebeurt vooral door groen ecologisch waardevoller in te richten. Het aanwezige groen in de stedelijke groenstructuur bestaat voornamelijk uit gras en bomen. Om het plangebied meer betekenis te geven voor de biodiversiteit worden er verschillende groenmilieus aangelegd. Zo worden er natte en droge plekken gemaakt, wadi's,

kruidenrijk graslanden, voedselbosjes, schietwilgenbosjes, rietland, broekbos enz.. Verder wordt groen beter beleefbaar gemaakt, worden verbindingen met andere groenstructuren gerealiseerd en worden groenstructuren ook uitgebreid.

Er wordt meer groen gerealiseerd en meer bomen toegevoegd dan in de huidige situatie in Papendorp Noord. Zie hiervoor Bijlage 21 Groencompensatieplan, paragraaf 5.12 Bomen en Bijlage 22 Bomenkaart.

Bij het ontwerpen van de openbare ruimte (waaronder het bestaande en het nieuwe groen) in het plangebied wordt rekening gehouden met de vijf hoofdopgaven uit de Actualisatie Groenstructuurplan.

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. Klimaatadaptatie.

Uit het definitieve inrichtingsplan zal concreet blijken hoe aan de doelen van het Groenstructuurplan invulling wordt gegeven en hoe de aantasting van de stedelijke groenstructuur wordt gecompenseerd. Het groencompensatieplan wordt gebruikt om in de fase na vaststelling van het bestemmingsplan het definitieve inrichtingsplan voor de openbare ruimte af te ronden.

De aanlandingen van de nieuwe fietsbrug langs De Meernbrug maken ook onderdeel uit van het groencompensatieplan. Het verdere verloop van het fietspad aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal is nog niet bekend. Dat gedeelte ligt overigens buiten het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp. Met het aanleggen van het fietspad wordt verharding aangelegd in de hoofdgroenstructuur. Het is nog niet bekend op welke manier dit gecompenseerd wordt. Op dit moment wordt namelijk nog gewerkt aan het ontwerpen van het fietspad. Maatregelen om het aantasten van de hoofdgroenstructuur te compenseren worden in het ontwerptraject meegenomen en worden verwerkt in het inrichtingsplan.

#### 5.11.2.3 Soortenbescherming

Beschermde dier- en plantensoorten (Wet natuurbescherming)

Op 16 december 2020 is een quickscan uitgevoerd door Econu (zie Bijlage 15). Uit de quickscan volgt dat een aantal soorten (platte schijfhoorn, rugstreeppad, grote modderkruiper, uilen en roofvogels, steenmarter, vleermuizen (verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden)) nader onderzocht moeten worden. Tussen maart en september 2021 is dit nader soortgericht ecologisch onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek (zie Bijlage 16) blijkt dat een aantal beschermde soorten en functionaliteiten aanwezig zijn in het plangebied waarop negatieve effecten bij de realisatie van de plannen te verwachten zijn. Om deze negatieve effecten zo klein mogelijk te maken is het nodig om mitigerende maatregelen te treffen. Het treffen van mitigerende maatregelen voor vleermuizen (in verband met mogelijke lichtverstoring) en de haas (verlies van leefgebied) kan ook aan de orde zijn bij de invulling van de braakliggende bouwkavels in Papendorp. Dit volgt uit de quickscan die voor deze kavels is uitgevoerd (zie Bijlage 17).

Voor de Laatvlieger (vleermuis) is een ontheffing aangevraagd bij de provincie Utrecht vanwege de geplande sloop van de woning aan de Taatsendijk 1C. Deze ontheffing is verleend op 18 augustus 2022 (zie Bijlage 18). Voor de gewone dwergvleermuis is mogelijk ook een ontheffing nodig voordat de woning gesloopt kan worden. Het is aannemelijk dat deze ontheffing verleend wordt zoals verderop in deze paragraaf is toegelicht.

Daarnaast blijkt uit onderzoek voor het bestemmingsplan Groenewoud (de onderzoekslocatie overlapt voor een deel het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp), dat steenmarter aanwezig is in Papendorp. Het is nodig om een Wnb-ontheffing bij de provincie Utrecht aan te vragen voor het aantasten van de vaste verblijf- of rustplaats van steenmarter. Voor steenmarter is een activiteitenplan opgesteld waarin mitigerende maatregelen zijn uitgewerkt (zie Bijlage 19) en dat de onderbouwing vormt voor de ontheffingsaanvraag. Een van de maatregelen is om steenmarter een andere locatie te bieden in Papendorp. Hiervoor is in het activiteitenplan een concrete locatie aangewezen in Papendorp.

Voor de aanleg van de fietsbrug is relevant dat uit het uitgevoerde onderzoek (zie Bijlage 20) blijkt dat de aanwezigheid van steenmarter en vleermuizen nog niet is uitgesloten en dat daarom nader onderzoek nodig is. Mochten deze soorten tijdens het nadere onderzoek worden aangetroffen, dan moet daar een ontheffing voor worden aangevraagd bij de provincie Utrecht.

Voor de soorten waar (mogelijk) nog een ontheffing voor nodig is, is het aannemelijk dat deze verkregen kan worden. Zo kunnen maatregelen getroffen worden om vliegroutes en/of foerageergebied van vleermuizen in te passen bij de inrichting van het plangebied, of indien nodig te compenseren. Ook voor verblijfplaatsen van beschermde soorten kunnen in Papendorp maatregelen getroffen worden om negatieve effecten te mitigeren en te compenseren.

Het plan draagt bij aan het oplossen van het grote woningtekort in Nederland en specifiek in Utrecht. Daarom kan het wettelijk belang 'dwingende redenen van groot openbaar belang' worden aangedragen bij een ontheffingsaanvraag. Voor steenmarter is ook het wettelijke belang 'ruimtelijke ontwikkeling' beschikbaar voor een ontheffingsaanvraag. Er is geen alternatieve locatie voor de nieuwe woningen die gunstiger uitpakt voor beschermde soorten. Zo is bijvoorbeeld in de ruime omgeving van het plangebied rugstreeppad aanwezig. Ook kunnen op andere locaties voor de nieuwe woningen  vleermuizen en steenmarter aanwezig zijn. Een andere locatie voor de nieuwe woningen pakt daardoor niet direct gunstiger uit dan in Papendorp. Hiermee is het voldoende aannemelijk dat een ontheffing te verkrijgen is. Daarmee staat de Wet natuurbescherming de uitvoerbaarheid van dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp niet in de weg.

Utrechtse soortenlijst
In het plangebied zijn de volgende soorten van de Utrechtse soortenlijst aanwezig: grote kaardenbol, wilde marjolein, wouw, brede lathyrus, en kleine modderkruiper. Ook zijn de volgende Utrechtse vogelsoorten broedend aangetroffen in het gebied: merel, tjiftaf en kleine karakiet. Ook blijkt uit de natuurwaardenkaart van Utrecht dat de blauwborst aanwezig kan zijn in het plangebied.

Bij de nieuwbouw en de inrichting van het plangebied wordt rekening gehouden met de soorten die aanvullend met de Utrechtse soortenlijst zijn beschermd. Ook is het goed mogelijk om een aantal van de aanwezige soorten te versterken. Kansen daarvoor zijn vooral aanwezig voor gebouwbewonende dieren en soorten die in tuinen gedijen. Voor enkele soorten zal het gebied in de toekomst ongeschikt worden. Zij zullen via de aanwezige, groene verbindingen nieuw leefgebied ontdekken. Bij de inrichting van nieuwe openbare ruimte in het gebied is de Utrechtse soortenlijst het uitgangspunt voor de beplanting.

Diervriendelijk bouwen
In het groencompensatieplan zijn ook de maatregelen opgenomen die worden getroffen om diervriendelijk te bouwen. Dat wordt als uitgangspunt bij de nieuwbouw gehanteerd. Concreet wordt gedacht aan het inmetselen van nestkasten voor gierzwaluwen en huismussen en het vrijlaten van ruimte in de spouwmuur voor de gewone dwergvleermuis.

### 5.11.3 Conclusie

Door het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen, en eventueel het aanvragen van ontheffingen, en het naleven van de gedragscode (Leidraad werken met beschermde flora en fauna van de gemeente Utrecht), en de wettelijke zorgplicht, staat de Wet natuurbescherming, het beleid van de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht de uitvoering van het plan niet in de weg.

## 5.12 Bomen

### 5.12.1 Kader

Volgens de nota 'Bomenbeleid Utrecht 2009' is bij ruimtelijke plannen een bomenparagraaf nodig. Hierin moet onderbouwd worden op welke wijze rekening wordt gehouden met het belang van de bomen.

Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid (nota Bomenbeleid) is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu. Voor 2030 zet de gemeente Utrecht in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door invulling te geven aan de volgende twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bekijken waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast wordt bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen gekeken hoe de structuur aangevuld kan worden;
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Vanaf 21 november 2018 geldt de herplantplicht bij kapvergunningen. Als verplanten of behoud van

een boom niet mogelijk is, dan geldt bij compensatie de volgende volgorde: 1e keus herplant op locatie, 2e keus herplant dichtbij locatie, 3e keus herplant elders. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan in het uiterste geval worden overgegaan tot financiële compensatie waarbij de inkomsten worden geoormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders in de gemeente Utrecht. Soms mag er worden afgeweken van de herplantplicht. Dat kan als er sprake is van onder- of bovengronds ruimtegebrek, onveiligheid, klimaat- of gezondheidsredenen. De herplantplicht is niet van toepassing op gevallen waarin het college of de raad op basis van een ruimtelijk plan een besluit heeft genomen of omgevingsvergunningen waarvan de aanvraag voor 21 november 2018 is ingediend.

### 5.12.2 Plansituatie

In deze bomenparagraaf wordt onderscheid gemaakt tussen drie deelgebieden om een helder overzicht te geven van op welke manier met bomen wordt omgegaan in het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp:

1. Bestaand deel bedrijven- en kantorenlocatie Papendorp;
2. Fietsverbinding De Meernbrug;
3. Papendorp Noord (plangebied SPvE Papendorp Noord).

#### 5.12.2.1 Bestaand deel bedrijven- en kantorenlocatie Papendorp

Het bestemmingsplan Papendorp gaat over het plangebied van het SPvE Papendorp Noord en over het 'bestaande deel' van de bedrijven- en kantorenlocatie Papendorp. De bomen in dit deelgebied zijn niet geïnventariseerd voor dit bestemmingsplan omdat in dit deel van Papendorp de openbare ruimte niet wordt aangepast waardoor het niet nodig is om bomen te kappen of te verplanten. Ook worden er in dit deelgebied in het kader van het bestemmingsplan Papendorp geen bomen verwijderd op de uitgegeven en nog uit te geven kavels.

#### 5.12.2.2 Fietsverbinding De Meernbrug

##### 5.12.2.2.1 Bomeninventarisatie

De Meernbrug maakt ook onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp. Om een nieuwe fietsverbinding mogelijk te maken over het Amsterdam-Rijnkanaal wordt de bestaande brug aan de zuidzijde uitgebreid met een brugdeel voor langzaam verkeer. Aan beide kanten van het Amsterdam-Rijnkanaal worden er civiele bouwconstructies gemaakt om de brug te laten 'aanlanden' en waar vervolgens het nieuw geplande fietspad op kan worden aangesloten. Deze nieuwe fietsverbinding is concreet op deze locatie aangekondigd in het mobiliteitsplan Utrecht 2040, het SPvE Papendorp Noord en in de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk.

Voor het realiseren van de brug en het verdere verloop van het geplande fietspad (buiten het plangebied van dit bestemmingsplan Papendorp) zijn de bomen op en rond de projectlocatie geïnventariseerd (zie Bijlage 20). In dit onderzoek is onder andere ook de ecologische waarde, de toekomstverwachting en de verplantbaarheid van de bomen onderzocht.

Een overzichtskaart met boomnummers staat in bijlage 3 van het uitgevoerde onderzoek. De nummers zoals weergegeven op deze kaart corresponderen met de nummers zoals weergegeven in de tabel met inventarisatiegegevens die staat in bijlage 4 van het onderzoek. In bijlage 4 van het onderzoek is voor elke boom de conclusie van de indicatieve verplantbaarheid opgenomen.

In het onderzoeksgebied staan 85 bomen die zijn beoordeeld. De meeste bomen hebben een matige tot redelijke conditie. Een kleiner aantal heeft een slechte conditie en een goede conditie. Het bomenbestand is gevarieerd in conditie, leeftijd, omvang, soort en toekomstverwachting. Het merendeel van de bomen heeft een negatief of terughoudend verplantingsadvies gekregen op basis van matige of slechte conditie en/of op basis van specifieke afwijkingen. Van de 85 bomen hebben 10 bomen een positief indicatief verplantingsadvies gekregen. Voor deze bomen wordt verwacht dat ze, met de juiste voorbereiding en maatregelen, succesvol verplant kunnen worden.

##### 5.12.2.2.2 Inpassing van de bomen

<u>Plangebied bestemmingsplan Papendorp</u>

In het plangebied van dit bestemmingsplan staan 3 bomen (ter plaatse van de aanlanding van de fietsbrug aan de kant van Kanaleneiland) die niet kunnen blijven staan door de geplande aanlanding van de fietsbrug op de plek van de bomen. Deze 3 bomen zijn niet verplantbaar vanwege de conditie van de bomen (zie Bijlage 20) en worden daarom gekapt. Deze bomen worden gecompenseerd nabij het nieuwe fietspad (als onderdeel van de groene inpassing van de nieuwe fietsverbinding).

<u>Tracé van het fietspad buiten het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp</u>

De exacte ligging van de bouwconstructies van de brug en het tracé van het fietspad zijn tijdens het opstellen van dit bestemmingsplan nog niet bekend. De tracékeuze wordt in de vervolgfase van dit (deel)project gemaakt. Het is daarom nu nog niet exact aan te geven hoeveel bomen niet kunnen blijven staan. De bomen die niet kunnen blijven staan, worden verplant als deze bomen daarvoor in

aanmerking komen (zie Bijlage 20). Als verplanten niet mogelijk is, worden de bomen gecompenseerd nabij het nieuwe fietspad (als onderdeel van de groene inpassing van de nieuwe fietsverbinding).

#### 5.12.2.3 Papendorp Noord (plangebied SPvE Papendorp Noord)

##### 5.12.2.3.1 Bomeninventarisatie

De aanwezige bomen in het te ontwikkelen plangebied Papendorp Noord zijn geïnventariseerd op basis van het gemeentelijke bomenbestand en in aanvulling daarop door het specifiek inmeten van bomen op enkele locaties. Bomen waarvoor op basis van hun grootte geen kapvergunning nodig is, zijn niet geïnventariseerd. Wel wordt in de planuitwerking zorgvuldig gekeken of het mogelijk is dat ook deze bomen kunnen blijven staan en kunnen uitgroeien tot volwassen bomen.

De bomen in het te ontwikkelen plangebied Papendorp Noord staan voor het overgrote deel langs de Orteliuslaan, de Mercatorlaan, de Taatsendijk, het Amsterdam-Rijnkanaal en langs de A2. Voor deze bomenparagraaf is Papendorp Noord verdeeld in onderstaande 8 deelgebieden (demarcaties) om een helder overzicht te geven over de bomen. De deelgebieden staan op de Bomenkaart in Bijlage 22 en op de kaartuitsnedes bij de deelgebieden in de volgende paragraaf.

1. Orteliuslaan en (Verlengde) Mercatorlaan
2. Taatsendijk
3. Amsterdam-Rijnkanaal
4. Talud A2
5. Groenewoud Noord
6. Tweede ontsluiting Mobiliteitshub en OV-plein
7. Taatsenplein Zuid
8. Mobiliteitshub XL

De geïnventariseerde bomen zijn, voor zover mogelijk, ingepast in de plannen voor de ontwikkeling van Papendorp Noord. Het grootste deel van de bomen blijft staan (ongeveer 428 bomen). Dit is te zien op de bomenkaart (zie Bijlage 22).

##### 5.12.2.3.2 Inpassing bomen Orteliuslaan en (Verlengde) Mercatorlaan

Binnen dit deelgebied staan 475 bomen. Vanwege het aanpassen van de hoofdinfrastructuur in Papendorp Noord kunnen ongeveer 118 bomen niet blijven staan. Van deze bomen worden er 48 verplant en 70 gekapt. Voor deze bomen is een verplantbaarheidsonderzoek (zie Bijlage 23) uitgevoerd waaruit blijkt dat deze platanen te verplanten zijn. De bomen zijn vrij van ernstige gebreken, ziekten en schimmelaantastingen. Platanen hebben een goed regeneratief vermogen. Eenmaal op een nieuwe standplaats met voldoende ruimte en een vruchtbare bodem zullen ze snel herstellen. De te verplanten platanen krijgen een nieuwe plek binnen Papendorp Noord. Er worden 125 nieuwe bomen geplant.



*Afbeelding: te verplanten bomen langs de Orteliuslaan en (Verlengde) Mercatorlaan*

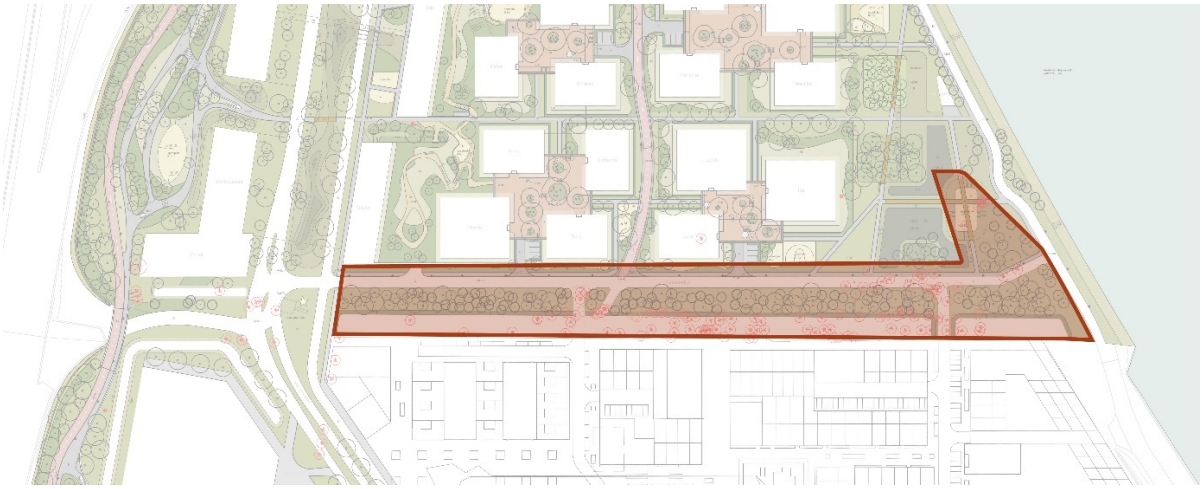
#### 5.12.2.3.3 Inpassing bomen Taatsendijk

In de brede groenstrook langs de Taatsendijk staan 212 bomen. Hiervan blijven er 72 staan, 4 worden verplant en 110 worden gekapt. Er worden 26 nieuwe bomen geplant.

Deze bomen zijn onderzocht op onder andere kwaliteit en toekomstverwachting zodat hier rekening mee gehouden kan worden in de planvorming, zie Bijlage 23. De boomsoorten die hier staan zijn Gewone els, Grijze abeel, Schietwilg, Zomereik, Hollandse iep, Esp, Gewone es en haagbeuk.

Vermoedelijk is de groenstrook in 1970 aangelegd en heeft deze zich sindsdien vrij natuurlijk ontwikkeld. De meeste bomen zijn uitgegroeid tot volwassen bomen. Maar een deel van de bomen wordt onderhouden als knotboom. Iets meer dan de helft van de bomen heeft een voldoende conditie. De conditie van de overige bomen is onvoldoende of slecht. Sommige bomen hebben een zeer slechte conditie of zijn dood.

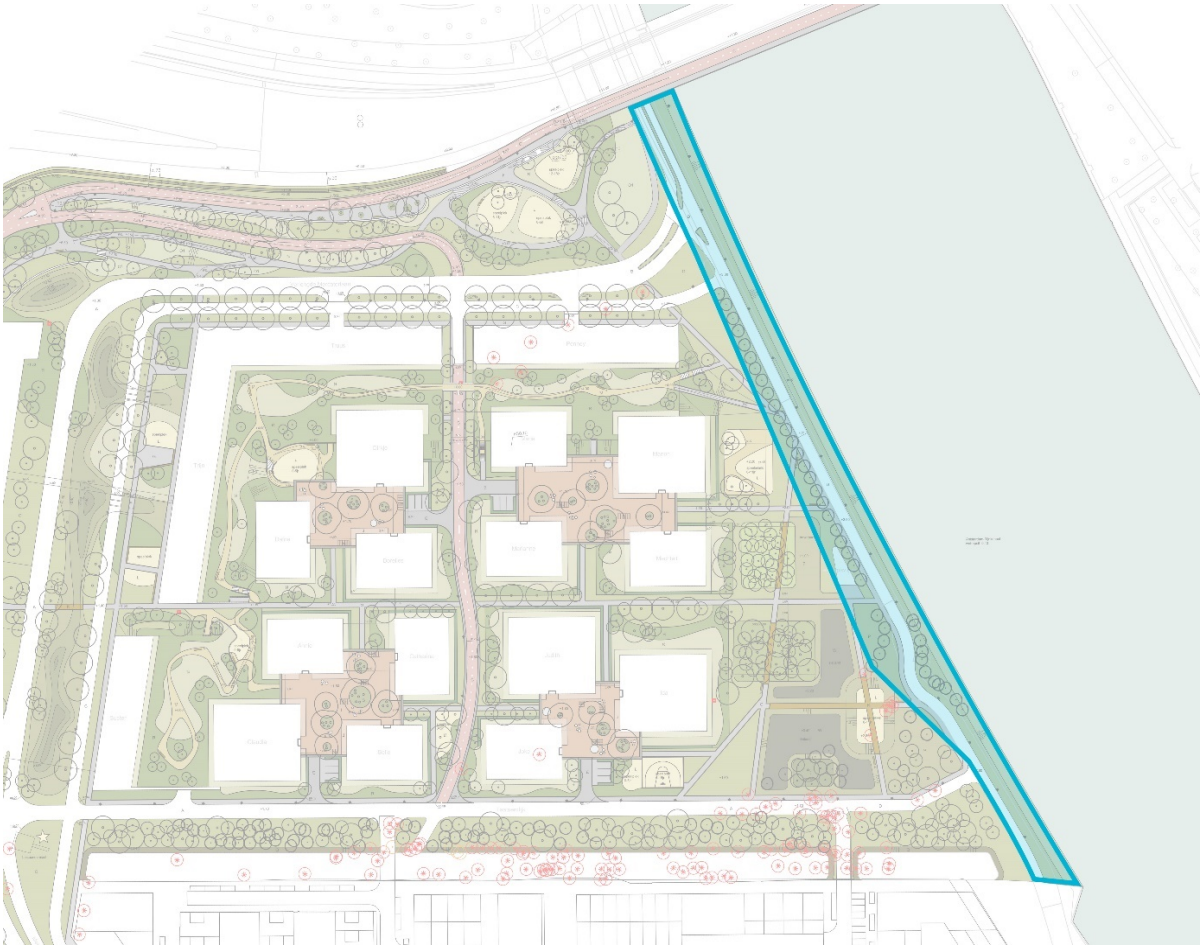
De watergang langs de Taatsendijk wordt verbreed, die de grens vormt tussen het plan Papendorp Noord en Groenewoud. Deze verbreding is nodig voor het waterhuishoudkundige systeem van beide plannen en de gewenste parkinrichting op deze locatie. Hierdoor kunnen de bomen in de aangrenzende extensief onderhouden groenstrook niet op hun plek blijven staan en deze worden daarom verwijderd. Ook is het nodig om een aantal bomen te verwijderen vanwege het aanpassen van de infrastructuur (voor zowel fietsers als auto's). Uit Bijlage 23 blijkt dat van de te verwijderen bomen er 4 bomen in aanmerking komen om te verplanten.



*Afbeelding: bomen die niet kunnen blijven staan langs de Taatsendijk*

#### 5.12.2.3.4 Inpassing bomen Amsterdam-Rijnkanaal

Langs het Amsterdam-Rijnkanaal staan 50 bomen (Canadapopulieren). Hiervan blijven er 44 staan en worden er 6 gekapt. Er worden geen nieuwe bomen in dit deelgebied aangeplant vanwege de aanwezige kabels en leidingen in dit deelgebied en vanwege inrichtingseisen van RWS over de zone langs het Amsterdam-Rijnkanaal.

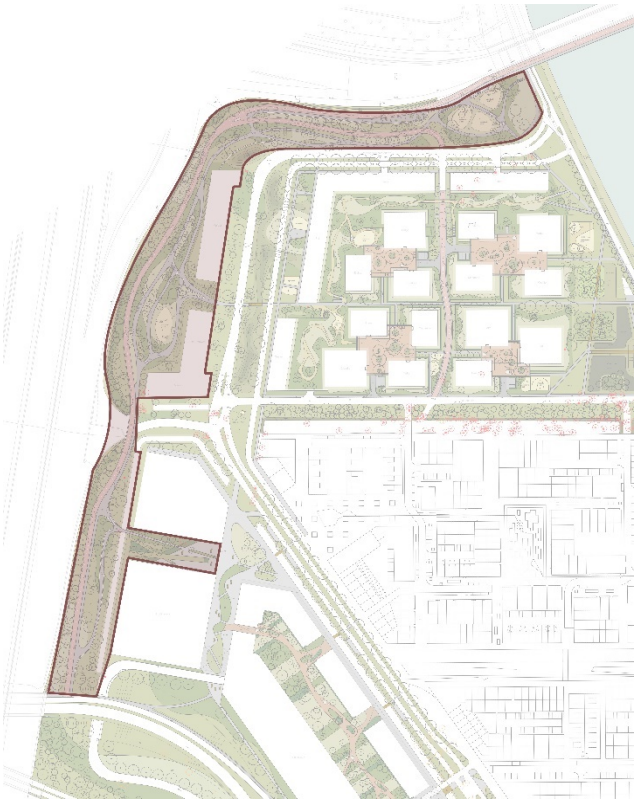


*Afbeelding: bestaande (te behouden) bomen langs het Amsterdam-Rijnkanaal*

#### 5.12.2.3.5 Inpassing bomen Talud A2

In het talud tussen de Taatsendijk en de A2 staat een bosschage met overwegend wilgenopslag. Er staan een aantal grotere bomen, maar ook veel kleinere (niet-kapvergunningplichtige) bomen. In het talud staan 10 bomen (schietwilgen) die op basis van hun grootte kapvergunningplichtig zijn. Van deze vergunningplichte bomen kunnen er 7 blijven staan en het is nodig om 3 bomen te verwijderen. Er worden 118 nieuwe bomen aangeplant.

Voor de realisatie van de openbare ruimte rondom het bouwblok direct ten zuiden van Mercat/afrit 8a van de A2 kunnen Boom S3 en Boom S4 niet blijven staan. Vanwege de aanleg van het fietspad ten noorden van de afrit 8a van de A2 en de bouw van de gebouwen in Mercat is de kap van Boom S1 nodig. Zie onderstaande afbeelding waarop deze bomen staan. In de vervolgfase van de planvorming wordt onderzocht of deze 3 bomen verplantbaar zijn.



*Afbeelding: demarcatie Talud A2*




*Afbeelding: bomen die niet kunnen blijven staan in het Talud A2*

#### 5.12.2.3.6 Inpassing bomen Groenewoud Noord

In Groenewoud Noord staan bijna geen bomen, omdat ten noorden van de Taatsendijk de Bazaar heeft gestaan (inmiddels gesloopt). Ook bevindt zich hier nog een bedrijf voor papier- en metaalrecycling dat ingesloten ligt tussen de Bazaar in het oosten, de A2 / afrit 8 ten westen en de Dominee Martin Luther Kinglaan ten noorden. Op deze terreinen staan vrijwel geen bomen. In dit gebied kunnen 6 bomen blijven staan en er worden 150 nieuwe bomen geplant.

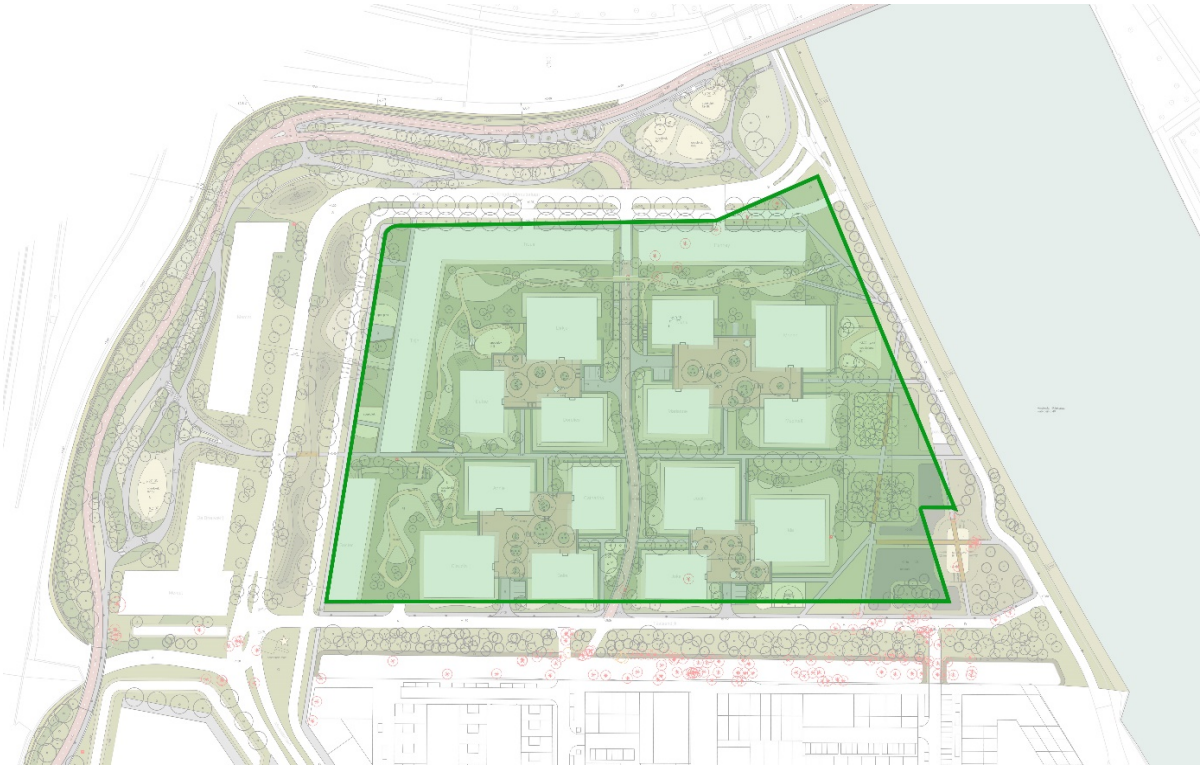
Drie bomen aan de noordzijde van de vroegere Bazaar, tegenover de kop van het nieuwe Taludpark

ten noorden hiervan, kunnen vanwege de aanleg van bouwblok 'Penney' niet blijven staan. Dit zijn de bomen met de codering AC-585559, AC-585560 en AC-585561.

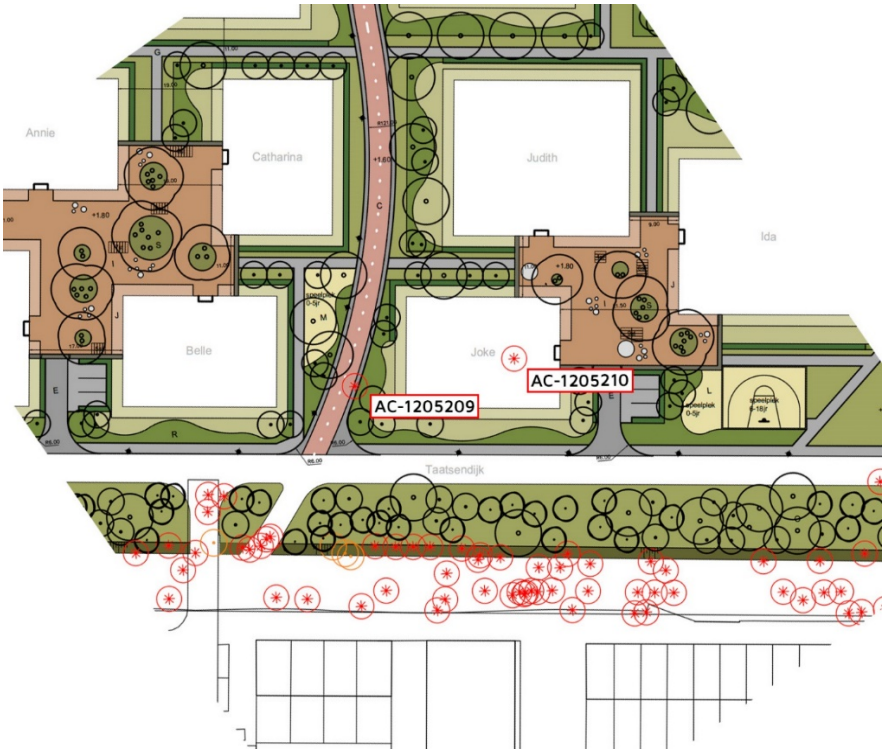
Voor de aanleg van de bijbehorende parkeergarage ten zuiden van het blok 'Penney' kunnen er twee bomen niet blijven staan, dit zijn de bomen met de codering AC-591700 en AC-591701. De parkeergarage zal namelijk op maaiveld gerealiseerd worden, waarbij de openbare ruimte zich op het dak van de garage bevindt.

Voor de realisatie van de openbare ruimte direct ten noorden van bouwblok 'Penney' kunnen 2 bomen niet blijven staan. Dit zijn de bomen met codering AC-585562 en AC-585563.

Verder zijn er twee bomen net ten noorden van de Taatsendijk die niet kunnen blijven staan. Deze staan op de locatie van het blok 'Joke' en het fietspad dat vanaf Groenewoud door Groenewoud Noord richting het Taludpark loopt. Deze bomen hebben de codering AC-1205209 en AC-1205210, zoals te zien in onderstaande afbeelding.



*Afbeelding: demarcatie Groenewoud Noord*




*Afbeelding: bomen die niet kunnen blijven staan in Groenewoud Noord*

### 5.12.2.3.7 Inpassing bomen tweede ontsluiting Mobiliteitshub en OV-plein

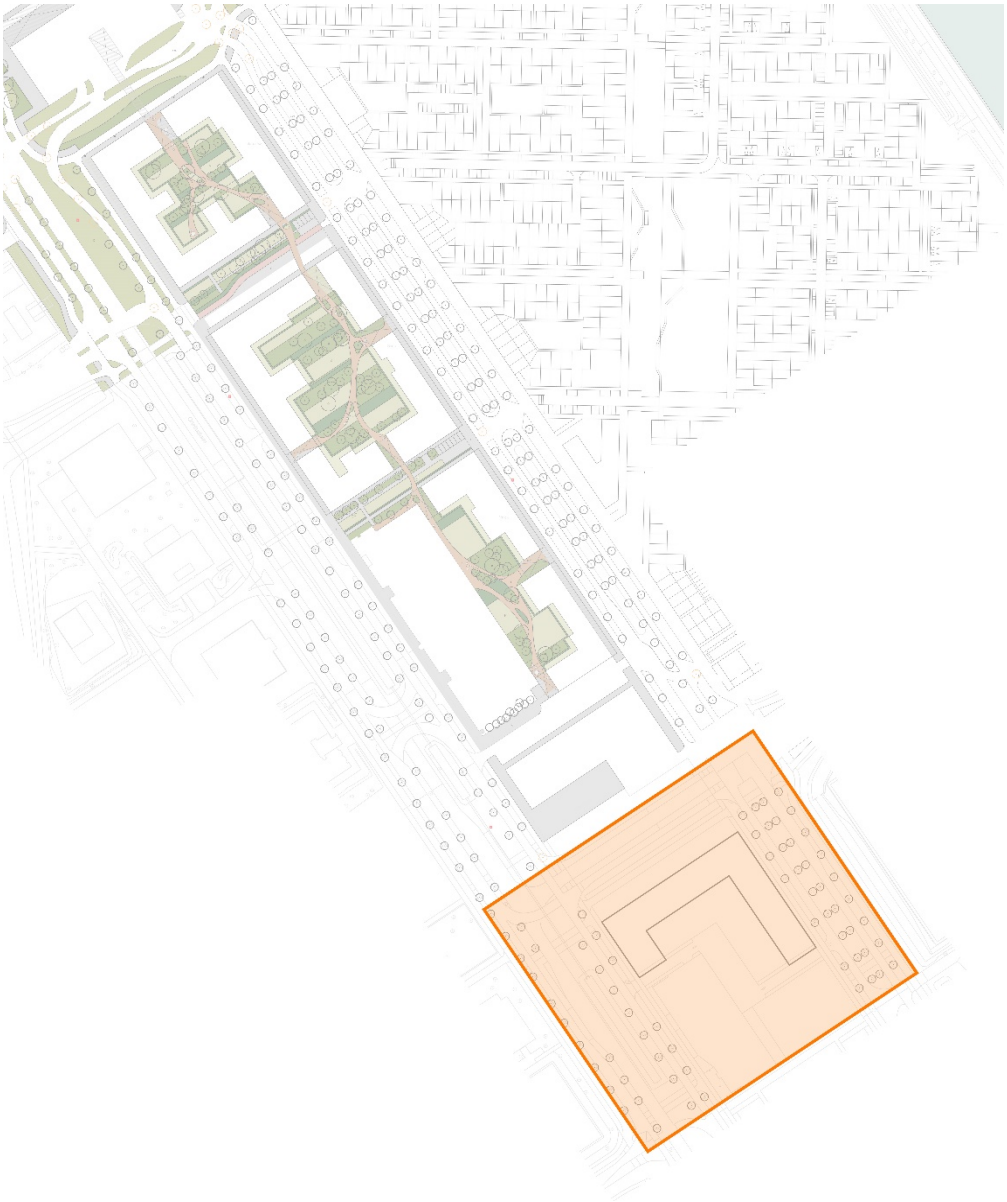
Binnen dit deelgebied staan in de huidige situatie 29 bomen (Gewone beuk). Van deze bomen kunnen er 13 blijven staan en de overige 16 bomen kunnen niet blijven staan vanwege de aanpassing van de infrastructuur voor de Mobiliteitshub. De inschatting is dat deze 16 bomen verplant kunnen worden op basis van hun grootte en leeftijd. Er worden 91 bomen nieuw aangeplant.



*Afbeelding: te verplanten bomen (en nieuw te planten bomen) rondom 2e ontsluiting en OV-plein*

#### 5.12.2.3.8 Inpassing bomen Taatsenplein Zuid

Binnen dit deelgebied staan in de huidige situatie 65 bomen (platanen) die allemaal kunnen blijven staan. Er is op basis van de huidige planvorming geen aanplant van nieuwe bomen voorzien. Bij de planuitwerking van deze locatie wordt gekeken of dit eventueel alsnog mogelijk is.



*Afbeelding: te behouden bomen rondom Taatsenplein Zuid*

### 5.12.2.3.9 Inpassing bomen Mobiliteitshub XL

Binnen dit deelgebied staan in de huidige situatie 52 bomen. 8 bomen worden verplant en 44 bomen moeten worden verwijderd. Er worden 5 nieuwe bomen geplant.



*Afbeelding: nieuwe bomen in binnenterrein Mobiliteitshub XL*

#### 5.12.2.3.10 Compensatie

Bomen die niet verplantbaar zijn en die worden gekapt, worden ruimschoots gecompenseerd met de aanplant van ongeveer 515 nieuwe bomen (zie Bijlage 22). Daarnaast worden ongeveer 550 heesters geplant. Deze bomen komen te staan in de openbare ruimte tussen de gebouwen in Groenewoud Noord, langs de door te trekken Mercatorlaan en in het Polderpark, Oeverpark, Bospark en het Taludpark.

Het bomenplan wordt verder gedetailleerd uitgewerkt als onderdeel van het Voorlopig Ontwerp Inrichtingsplan (VOI). Daarin worden bomen gezien als onderdeel van de nieuw te realiseren biotoop in Papendorp Noord. Er wordt ingezet op een gelaagde groenopbouw van grote bomen, kleinere bomen, heesters, struiken, bodembedekkers en een kruidlaag. Bij de inrichting maken we gebruik van principes uit de permacultuur, waarbij soorten die elkaar versterken of ondersteunen, naast elkaar staan.

De nieuwe bomen krijgen zowel ondergronds als bovengronds veel ruimte. Door de principes van de Boommonitor te gebruiken, kunnen de bomen minimaal 60 jaar doorgroeien. De bestaande bomenstructuur wordt aangevuld met een gevarieerd bomenbestand, zowel in soorten, groottes als in leeftijd. Het sortiment wordt afgestemd op de ecologische ambitie van Papendorp Noord en zodanig gekozen zodat er het hele jaar verschillen te vinden zijn. Bewoners en bezoekers kunnen zo de seizoenen ervaren. Bij het planten van de bomen wordt rekening gehouden met de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur.

### 5.12.3 Conclusie

#### 5.12.3.1 Bestaand deel bedrijven- en kantorenlocatie Papendorp

In dit deelgebied blijven alle bomen staan (in het kader van de planontwikkeling van dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp).

#### 5.12.3.2 Fietsverbinding De Meernbrug

Uit de bomeninventarisatie (zie Bijlage 20) blijkt dat, voor het realiseren van de nieuwe fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal langs De Meernbrug en het verdere verloop van het tracé van het nieuwe fietspad buiten het plangebied van dit bestemmingsplan, het nodig is om enkele bomen te verwijderen.

De exacte ligging van de bouwconstructies (aanlandingen) van de brug en het verdere verloop van het tracé van het fietspad zijn tijdens het opstellen van dit bestemmingsplan nog niet bekend. De tracékeuze wordt in de vervolgfase van dit (deel)project gemaakt. Het is daarom nu nog niet exact aan te geven hoeveel bomen niet kunnen blijven staan door het nieuwe fietspad. De bomen die niet kunnen blijven staan, worden verplant als deze bomen daarvoor in aanmerking komen (zie Bijlage 20). Als verplanten niet mogelijk is, worden de bomen gecompenseerd nabij het nieuwe fietspad (als onderdeel van de groene inpassing van de nieuwe fietsverbinding).

Wel is al duidelijk dat binnen het plangebied van dit bestemmingsplan 3 bomen staan die niet kunnen blijven staan (ter plaatse van de aanlanding van de fietsbrug aan de kant van Kanaleneiland). Deze 3 bomen zijn op basis van hun conditie niet verplantbaar (zie Bijlage 20) en worden daarom gekapt. Deze bomen worden gecompenseerd nabij het nieuwe fietspad.

#### 5.12.3.3 Papendorp Noord (plangebied SPvE Papendorp Noord)

Het grootste deel van de bestaande bomen in het deelgebied Papendorp Noord blijven staan (zie Bijlage Bijlage 22). De bomen die verwijderd moeten worden voor de ontwikkeling van Papendorp Noord, worden voor een deel verplant en de bomen die niet verplantbaar zijn, worden ruimschoots gecompenseerd door nieuwe bomen te planten in de openbare ruimte tussen de gebouwen in Groenewoud Noord, langs de door te trekken Mercatorlaan en in het Polderpark, Oeverpark, Bospark en het Taludpark. Ook wordt in de verdere planuitwerking gekeken naar de mogelijkheid om bomen aan te planten op de binnenterreinen van de afzonderlijke bouwblokken. Deze bomen maken geen onderdeel uit van de openbare ruimte.

Op basis van het concept van het VOI kunnen 318 bomen niet blijven staan. Van deze bomen worden er 76 bomen verplant naar een nieuwe plek in Papendorp Noord. De overige 242 bomen worden gekapt omdat deze niet verplantbaar zijn. Deze bomen worden ruimschoots gecompenseerd door de aanplant van ongeveer 515 nieuwe bomen in Papendorp Noord (zie Bijlage 22).

Omdat bomen groeien, is het mogelijk dat het aantal bomen waarvoor een kapvergunning wordt aangevraagd afwijkt van het genoemde aantal bomen in deze bomenparagraaf. Dit is onder andere afhankelijk van wanneer de uitvoering start en hoeveel de bomen (die nu niet als boom zijn ingemeten) in de tussentijd zijn gegroeid.

## 5.13 Water en klimaatadaptatie

Met de watertoets wordt beoogd de waterbeheerders vroegtijdig in het ruimtelijke ordeningsproces te betrekken waardoor het water een evenwichtige plaats krijgt in ruimtelijke plannen. Een evenwichtige plaats houdt in dat in elk plan de negatieve effecten voor de waterhuishouding ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen -waar mogelijk- moeten worden voorkomen.

De resultaten van de watertoets zijn beschreven in Bijlage 24. Deze waterparagraaf is opgesteld in overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

### 5.13.1 Waterhuishouding

Het plangebied valt binnen het peilbesluit Vleuten de Meern en Leidsche Rijn uit 2017. Het plangebied ligt in drie verschillende peilgebieden, te weten:

- Peilgebied VLR_063 met een vastpeil van -0,70 m NAP;
- Peilgebied VLR_064 met een vastpeil van -0,45 m NAP;
- Peilgebied VLR_065 met een vastpeil van -0,85 m NAP;

In het plangebied ligt zowel primair als tertiair water (zie figuur 6 van Bijlage 24). Als er water wordt gedempt binnen het plangebied, moet dit 1 op 1 worden gecompenseerd in oppervlaktewater binnen het plangebied.

### 5.13.2 Wateropgave

Wateropgave bestaand kantorenpark Papendorp

In het bestaande oppervlaktewatersysteem van Papendorp zijn er problemen volgens het HDSR en de gemeente Utrecht. Tijdens de realisatie in 1997 is er onvoldoende berging gerealiseerd, om een maximale peilstijging van 30 cm bij T=10 (maatgevende regenbui die 1 keer in de 10 jaar voorkomt) op te kunnen vangen. De oorzaak ligt bij het hanteren van andere normen tijdens het opstellen van het waterhuishoudkundige plan en door extra verharding op de A12/A2. Door ingenieursbureau Tauw is er een Gronam berekening voor dit gebied uitgevoerd. Eén van de uitgangspunten van de Gronanberekening zijn de beleidsregels uit de Keur.

Uit de Gronam berekening blijkt, dat er een te kort van 4,2 ha (42.000 $m^2$) oppervlaktewater is gerealiseerd of 12.600 $m^3$ berging in het bestaande kantorenpark Papendorp. Tauw heeft berekend dat het toelaten van een peilstijging van 0,45 m in plaats van 0,30 m ook voldoende is. Gemeente en waterschap gaan zich samen inspannen om te situatie te verbeteren.

Voor het bestaande gebied zijn er de volgende oplossingen:

- Nieuw te ontwikkelen kavels moeten voorzien in hun eigen waterberging van 45 mm en mogen geen hemelwater afwentelen op de omgeving;
- Mogelijk kunnen er in het openbaar gebied extra infiltratievoorzieningen worden aangelegd;
- Mogelijk kunnen er in het openbaar gebied extra wadi's worden aangelegd;
- De bermsloot parallel aan de uitvoeger A12 naar A2 kan op enkele locaties verbreed worden, zodat er extra oppervlaktewater gegraven kan worden;
- Daar waar de primaire watergang vanuit Papendorp onder de A12 doorstroomt kunnen aan zowel west, als oostzijde in de bermsloot, stuwen worden geplaatst. Met deze stuwen kan het water in de bermsloten een hogere peilstijging opvangen, dan de huidige 30 cm peilstijging, mits dit mogelijk is binnen de omliggende maaiveldhoogten.

Wateropgave ontwikkelgebied Papendorp Noord

*Berekende wateropgave volgens de Keur*

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn op grond van de Keur bij een verhardingstoename van meer dan 500 $m^2$ maatregelen vereist (dit is de ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

| Onderdeel | Bestaande situatie in m² | Nieuwe situatie in m² | Afname / Toename verhard oppervlak m² |
|---|---|---|---|
| Verharding | 39278 | 47208 | + 7930 |
| Bebouwing | 18254 | 45696 | + 27442 |
| Perceel verhard | 48368 | 0 | - 48368 |
| Perceel half verhard | 7592 | 22910 | + 15318 |
| Groen | 66608 | 60602 | - 6006 |
| Water | 4532 | 8217 | + 3685 |
| Totaal | 184.632 | 184.632 | |

*Oppervlaktetabel bestaande situatie en nieuwe situatie*

Bij toename van verhard oppervlak moeten er compensatiemaatregelen uitgevoerd worden. Bij het berekenen van de watercompensatie volgens de KEUR is de minimale ontwerp voorwaarde 45 mm berging per $m^2$ toename verhard oppervlak of als het uitgevoerd wordt in oppervlaktewater, dan betreft het 15% van de toe te voegen verharding. Uit bovenstaande tabel valt af te leiden dat:

- de verharding in het plangebied afneemt met 7930 $m^2$ + 27442 $m^2$ – 48368 $m^2$ = 12996 $m^2$
- het groen toeneemt met 15318 $m^2$ – 6006 $m^2$ = 9312 $m^2$
- het oppervlaktewater toeneemt met 8217 $m^2$ – 4532 $m^2$ = 3685 $m^2$

Volgens de Keur is het niet nodig om compensatiemaatregelen uit te voeren.

*Berekende waterbergingseis volgens Visie Klimaatadaptatie*

Naast de wateropgave uit de keur is er ook de waterbergingseis van de Gemeente Utrecht afkomstig uit de Visie Water en Riolering en Visie Klimaatadaptatie. De eis is het realiseren van 15 mm berging ten opzichte van het verhard oppervlak in het openbare gebied in het plangebied. De bouwblokken mogen niet afwateren op de openbare ruimte en krijgen de eis van 45 mm per perceel opgelegd. Voor Papendorp Noord is de waterbergingseis 47.208 $m^2$ x 0,015 m = 708 $m^3$ berging of uitgedrukt in oppervlaktewater 2360 $m^2$. Aan de waterbergingseis wordt ruim invulling gegeven, omdat er 3685

$m^2$ nieuw oppervlaktewater wordt gegraven in het ontwikkelgebied Papendorp Noord.

### 5.13.3 Klimaatadaptatie (droogte en hittestress)

Door klimaatverandering krijgen we steeds vaker te maken met hitte, wateroverlast en droogte. Bovendien neemt het risico op overstromingen toe en daalt de bodem. De reden waarom we klimaatadaptief bouwen is om in de toekomst minder wateroverlast, minder hittestress, minder schade door langdurige droogte en bodemdaling, meer biodiversiteit te hebben. Dit zijn dan ook de doelen bij nieuwbouw en herontwikkeling.

In een complexe en dichtbevolkte stad als Utrecht is het belangrijk om bewust om te gaan met de leefomgeving in de stad. Met weersextremen in het vooruitzicht (KNMI'14 scenario's) zijn de keuzes die nu gemaakt worden van belang voor de leefbaarheid en toekomstbestendigheid van de stad. De omgang met hemelwater, droogte en hitte zijn hierin van levensbelang om een weerbare en gezonde stad te realiseren.

Voor de openbare ruimte en de bebouwde omgeving ligt het ambitieniveau van de Gemeente Utrecht voor klimaatadaptatie, water en duurzaamheid hoog. In de Visie Water en Riolering en de Visie Klimaatadaptatie, worden de ambities voorgesteld. Een van de belangrijke principes is de opgave voor klimaatadaptatie samen te laten gaan met onder andere de groenopgave, kwaliteit van de ondergrond/bodem. Denk aan blauwgroene daken, gevelgroen, schaduw door bomen tegen hittestress, natuurvriendelijke oevers die ruimte geven voor waterberging en biodiversiteit. In de planuitwerking wordt alleen verharding aangelegd als het nodig is en deze wordt zoveel mogelijk water passerend uitgevoerd, volgens het principe “groen, tenzij…”;

Hierboven is de wateropvang en waterberging al besproken, hieronder wordt ingegaan op droogte en hittestress. Ook in de Waterparagraaf (zie Bijlage 24) staan de ontwerpeisen omschreven hoe de Gemeente Utrecht met klimaatadaptatie omgaat.

#### 5.13.3.1 Droogte

Een combinatie van groen, water, slimme kavelinrichting en ontwerp van de toekomstige gebouwen kan ingezet worden om wateroverlast en calamiteiten in de toekomst te voorkomen. Het gebied moet zo ingericht worden dat zelfs bij een zeer extreme regenbui er geen schade optreedt. Het waterschap en de gemeente stellen hier de volgende eisen aan die worden meegenomen in de bouwplannen in het plangebied:

- Vloerpeil van panden ligt minimaal 0,15 m boven straatpeil;
- Het gebied moet zo ingericht worden dat zelfs bij een zeer extreme regenbui er geen schade optreedt. Hieraan wordt voldaan, als een extreme bui van 80 mm in één uur, verwerkt kan worden zonder dat er schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur, zoals nutsvoorzieningen, door instromend regenwater en er ook geen gezond- en veiligheidsrisico's kunnen optreden, zoals bijvoorbeeld door opdrijvende putdeksels.
- Bij voorkeur dient er 100%, maar minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag over het totaal verhard oppervlak opgevangen en geïnfiltreerd te worden. Dat is 15 mm ten opzichte van verhard oppervlak binnen het plangebied.
- Ledigingstijd buffer, maximaal 48 uur. De buffer moet hierna weer volledig beschikbaar zijn voor nieuwe buien.
- Het uitgangspunt is dat de huidige situatie niet verslechtert:
    1. De toename in verhard oppervlak op eigen terrein mag niet leiden tot versnelde hemelwaterafvoer naar het gemengde stelsel;
    2. Schoon hemelwater afkomstig van het dak van het horecagebouw wordt gescheiden aangeboden.
    3. Deze omgeving dient als koelteplek voor de omgeving bij extreme hitte. Deze functie moet behouden blijven.

#### 5.13.3.2 Hittestress

Hittestress wordt vooral bepaald door de gevoelstemperatuur. Dit is, naast luchttemperatuur, gebaseerd op factoren zoals luchtvochtigheid, de aanwezigheid van wind en de straling van de zon en omliggende gebouwen. Om hittestress tegen te gaan kan worden ingezet op de volgende maatregelen:

- Inzetten op het creëren van koele plekken met een lage gevoelstemperatuur en looproutes met schaduw, bij voorkeur door bomen, zo min mogelijk verharden (groen tenzij), het aanleggen van groene gevels en daken en bewegend water (fonteinen).
- Streven naar een stadsbreed percentage groen van minimaal 40%. Hierdoor is er voldoende mogelijkheid voor verdamping door bomen en groen en het vasthouden van water.
- Uitgangspunt is dat iedere woning binnen 200 meter loopafstand over een koele groene plek van minimaal 200 m2 moet kunnen beschikken. Daarnaast moet je in iedere straat op een hete dag in de schaduw (bij voorkeur door bomen) kunnen lopen.

- Op de belangrijkste looproutes moet er op het heetst van de dag 40% schaduw aanwezig zijn en in overige loopgebieden is er op het heetst van de dag 30% schaduw. Zo blijven essentiële functies in de stad voor iedereen beschikbaar.
- Om hittestress in gebouwen te voorkomen moet het gebouw zo worden gebouwd, dat gevels koel blijven, een goede ventilatie in het gebouw aanwezig is en in de zomer geen directe zoninval optreedt.

Om hittestress te voorkomen, is het advies om voor de nieuwbouw niet alleen zandgrond toe te passen, maar zeker in groenstroken teelaarde en gezonde levende bodem met organische stof te behouden of te realiseren, zie ook paragraaf 5.10 Bodem en ondergrond. Dit is ook goed voor het watervasthoudend vermogen van de bodem bij klimaatmaatregelen. Het is daardoor mogelijk om bomen te laten groeien in de groenstroken. In droge periode hebben deze bomen dan geen extra water nodig om gezond te blijven. De aanwezigheid van bomen in het openbaar gebied zal een positief effect hebben op het hitte-eiland. In de uitwerking van de plannen wordt hiermee rekening gehouden.

De doorgaande fietsroute en wandelroute in het gebied zal zoveel mogelijk schaduw ontvangen van onder andere groen (bomen en grote struiken), maar ook van de aanwezige gebouwen. De fietsroute over het snelweg heeft hierbij speciale aandacht.

### 5.13.4 Conclusie

De conclusie is dat de aspecten Water en Klimaatadaptatie voldoende worden meegenomen in de ontwikkeling van Papendorp.

## 5.14 Cultuurhistorie

### 5.14.1 Kader

In paragraaf 2.3.2.2.5 is het gemeentelijke beleid voor cultuurhistorie uiteengezet. Uit dit beleid volgt dat vanaf de start van een gebiedsontwikkeling het gebouwd, archeologisch en ruimtelijk erfgoed in de gebiedsontwikkeling wordt betrokken. Dit betekent dat kenmerken van het erfgoed worden geïnventariseerd, gewaardeerd en meegenomen in de integrale afweging. Hierna is aangegeven op welke manier hier invulling aan is gegeven.

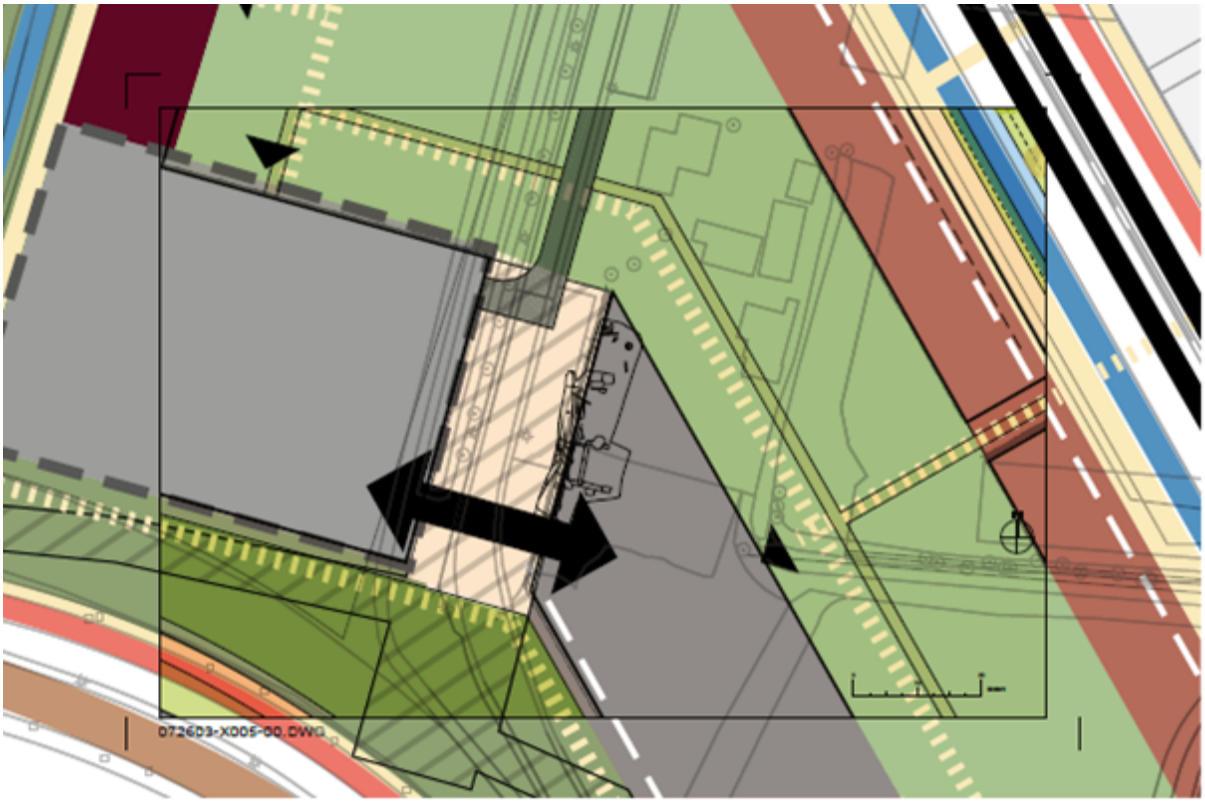
### 5.14.2 Plansituatie

Het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp kent nog verschillende (resten van) cultuurhistorische elementen die een betekenisvolle verwijzing vormen naar de geschiedenis van dit gebied.

*De Taatsendijk met de Galekopper molen*

Het voornaamste relict is een deel van het tracé van de Taatsendijk (eerder Galekopperdijk genoemd) in het noordelijk deel van het plangebied. Het gaat om een karakteristiek stukje infrastructuur van het historische Nederlandse polderlandschap, bestaande uit een kade met ernaast gelegen wetering en wipwatermolen, tezamen verantwoordelijk voor de waterhuishouding van de polder Papendorp die het plangebied zijn naam gaf.

Deze van oorsprong middeleeuwse dijk vormde de grens tussen de polders Papendorp en Galecop ten oosten van de Taatsendijk en de polders Oudenrijn en Heikop ten westen ervan. Van deze middeleeuwse verkaveling is binnen het plangebied door eerdere ingrepen vrijwel niets bewaard gebleven. Alleen de sloten ten zuiden en ten noorden van het terrein van KWS en de asfaltcentrale liggen op de middeleeuwse plek. Oorspronkelijk lag aan beide zijden van de dijk een watergang. De westelijke watergang is voor een deel bewaard gebleven en loopt, richting het noorden door vanaf het punt waar de huidige Taatsendijk naar het oosten afbuigt. De waterpartij ten oosten van de dijk is gedempt. In deze oostelijke waterpartij is bij archeologisch onderzoek de Taatse- of Galekopper molen uit de zeventiende eeuw onderzocht. Na het onderzoek zijn de resten van deze molen met grond toegedekt. De molen is in 1880 vervangen door een iets zuidelijker langs de dijk gelegen stoomgemaal. Deze is bij de bouw van knooppunt Oudenrijn in 1964 naar de Jutphasebrug in Nieuwegein verplaatst.




*Afbeelding: locatie van de resten van de voormalige Taatse of Galekopper molen in de oostelijke berm van de Taatsendijk*

*Groenewoudsedijk*

Aan de oostzijde van het plangebied verwijst de Groenewoudsedijk naar de van oorsprong middeleeuwse Groenewoudsedijk. De oorspronkelijke dijk is bij het bouwrijp maken van het plangebied verdwenen. Toen is ook alle langs de dijk gelegen bebouwing gesloopt. De Groenewoudsedijk vormde de verbinding tussen de Leidsche Rijn in het noorden en de Nedereindseweg (gemeente Nieuwegein) in het zuiden. Het tracé van de Groenewoudsedijk wordt in het zuiden van het plangebied afgesneden door de Mercatorlaan en de Papendorpseweg. Pas ten zuiden van de A12 is de dijk weer in het landschap zichtbaar. Aan de noordzijde wordt de Groenewoudsedijk doorsneden door het Amsterdam-Rijnkanaal. De twee kleine huizen aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal hebben direct aan de westzijde van de Groenwoudsedijk gelegen. Bij de huidige gebiedsontwikkeling van Papendorp is het tracé van de Groenwoudsedijk als een van de ontwerpuitgangspunten in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) uit 1999 opgenomen. Door de parkachtige groene setting van deelgebied Groenewoud (recreatiepark) met aan weerszijden van de Groenewoudsedijk gelegen losse bebouwing, wordt de Groenewoudsedijk als een van de historische lijnen versterkt.



*Afbeelding: zicht op de Groenewoudsedijk langs het Amsterdam-Rijnkanaal*

*Romeinse weg*

In het uiterste noorden van het plangebied is een Romeinse weg aangetroffen. Deze hoofdweg uit het einde van de eerste eeuw na Christus vormde als onderdeel van de Limes (de noordgrens van het Romeinse rijk) de belangrijkste landroute in de Romeinse tijd. Het is nog niet duidelijk hoe goed deze weg in de ondergrond bewaard is gebleven (zie verder de paragraaf 5.15 Archeologie). In verschillende deelgebieden in Leidsche Rijn en ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal is de Romeinse weg in beeld gebracht. In het vervolgtraject, na vaststelling van het bestemmingsplan wordt onderzocht of in de openbare ruimte van Papendorp de Romeinse weg gevisualiseerd kan worden.

*Vinex Leidsche Rijn*

In de jaren negentig is het gebied onderdeel geworden van de Vinex-uitbreiding Leidsche Rijn en bestemd tot bedrijven- en kantorenlocatie. Onderdeel van het plan is een nieuwe verbinding met de bestaande stad via de Prins Clausbrug. Het stedenbouwkundig plan voor Papendorp (OMA, West 8 en Bureau Wissing) uit 2001 heeft als belangrijkste kenmerk de integratie van de gebouwen in een hoofdzakelijk groene omgeving. De (nieuwe) groenaanleg moet het gebied zijn belangrijkste kwaliteit geven, gecombineerd met hoogwaardige architectuur. Opvallend onderdeel in het plan is de combinatie van enkele kantoorgebouwen met volkstuinen. Het nieuwe Papendorp heeft in 2009 de Rietveldprijs gekregen als meest geslaagde nieuwbouwproject in Utrecht. In het kader van de inventarisatie jongste bouwkunst wordt aan de Prins Clausbrug (UN Studio, Ben van Berkel) hoge cultuurhistorische waarde toegekend vanwege de bijzondere vormgeving en constructie.

### 5.14.3 Conclusie

De conclusie is dat door de (bouw)plannen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt geen cultuurhistorische waarden worden aangetast. Waar mogelijk worden cultuurhistorische waarden verstrekt, in de gebiedsontwikkeling van Papendorp betreft dat het behoud en versterken van het tracé van de Taatsendijk en de Groenewoudsedijk en het visualiseren van de Romeinse weg bij de inrichting van de openbare ruimte.

## 5.15 Archeologie

### 5.15.1 Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

De Erfgoedwet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

### 5.15.2 Gemeentelijke archeologische waardenkaart

Ter bescherming van de archeologische waarden zijn in dit bestemmingsplan regels en gebiedsaanduidingen opgenomen. De archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt hieraan ten grondslag. In de regels die bij de gebiedsaanduidingen horen, is opgenomen dat de voor archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Hiermee wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de archeologieregels in dit bestemmingsplan. De bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht is hiermee geborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

De archeologische waardenkaart is gebaseerd op de bodemkaart, cultuurhistorische en archeologische waarden en verwachtingen en op de kennis en ervaring, opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. De waardenkaart geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van zeer hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting, gebieden van middelhoge archeologische verwachting, gebieden van lage archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt, zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist. Op de archeologische waardenkaart zijn deze archeologische rijksmonumenten weergegeven als WA1a. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de gemeente bij meervoudige vergunningsaanvragen wel als bevoegd gezag aangewezen en heeft het Rijk advies- en instemmingsrecht.

Gebieden van zeer hoge archeologische waarde (WA2) zijn gebieden waarvan bekend is dat er belangwekkende archeologische waarden zijn, maar die (nog) niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen dieper dan 30 cm.

Gebieden van hoge archeologische waarde (WA3) zijn gebieden waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar waarvan de begrenzing nog niet vastgesteld is. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 30 $m^2$ en dieper dan 30 cm.

Gebieden van hoge archeologische verwachting (WA4) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan groot is vanwege historisch-topografische bronnen en landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 $m^2$ en dieper dan 30 cm.

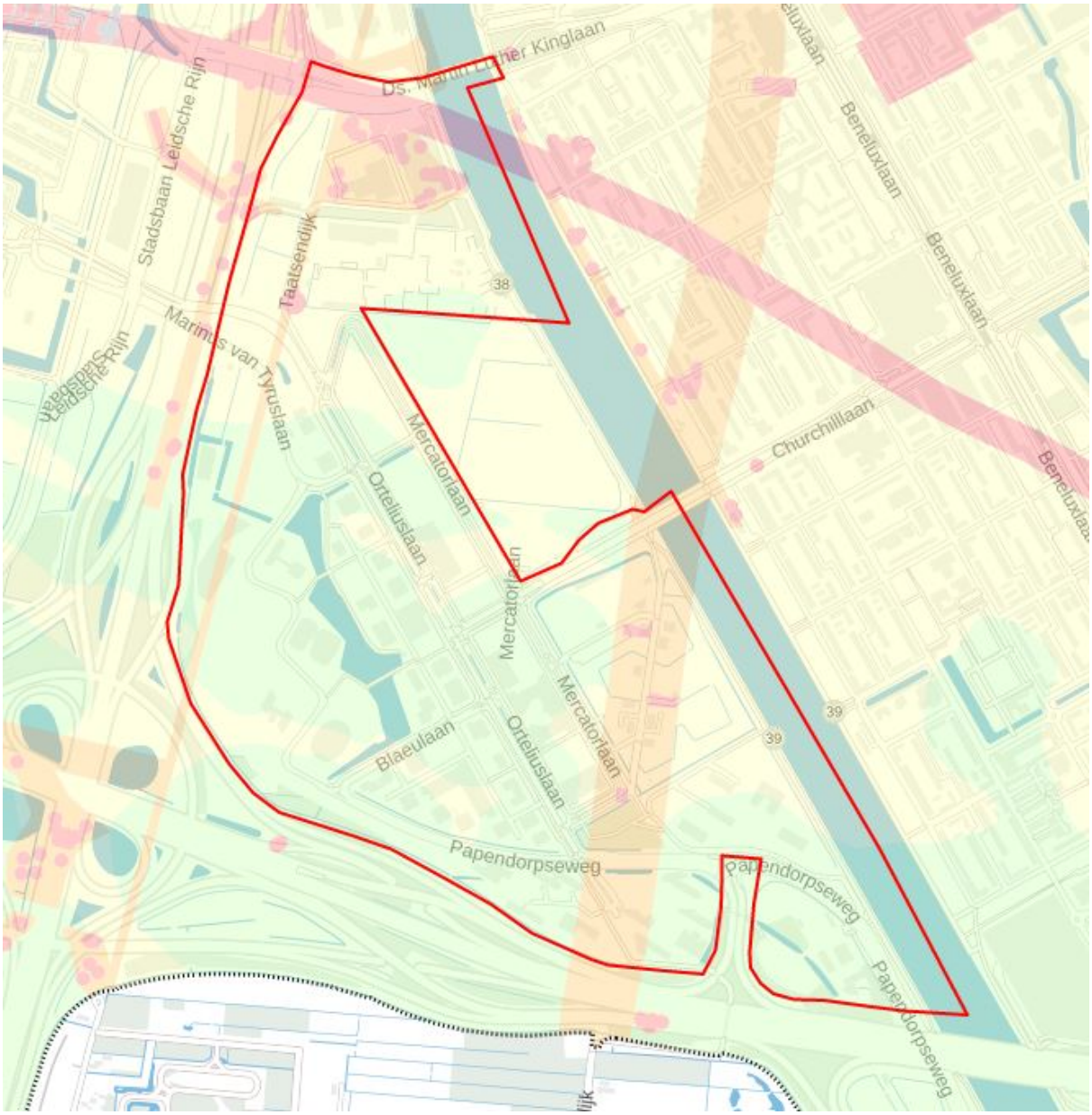
Gebieden van middelhoge archeologische verwachting (WA5) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan middelgroot is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 500 $m^2$ en dieper dan 30 cm.

Gebieden van lage archeologische verwachting (WA6) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan klein is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 5000 $m^2$ en dieper dan 30 cm.

Gebieden zonder archeologische waarde (WA7) zijn gebieden waar geen archeologische waarden (meer) worden verwacht. Hier geldt geen vergunningsplicht.

### 5.15.3 Archeologie in het plangebied

In deze paragraaf worden de archeologische waarden in het plangebied toegelicht volgens de indeling van de gemeentelijke archeologische waardenkaart (zie Bijlage 27). Binnen het plangebied Papendorp zijn geen archeologische beschermde rijksmonumenten (WA1a), beschermde gemeentelijke archeologische monumenten (WA1b) en gebieden zonder archeologische waarden (WA7) aanwezig. De categorieën WA2 t/m 6 zijn wel aanwezig. Als in het plangebied verstoringen plaatsvinden, wordt bij de (bouw)plantoetsing en besluitvorming de hoogste waarde gehanteerd. Als de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied de vrijstellingsgrenzen overschrijdt (oppervlakte en diepte) is deze vergunningsplichtig. Aan de vergunning zullen voorwaarden worden verbonden ten aanzien van de bescherming van de archeologische waarden die in het plangebied aanwezig zijn.




*Afbeelding: plangebied bestemmingsplan Papendorp met Archeologische Waardenkaart*

*Gebieden van hoge archeologische waarde (WA3)*
Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart voor een deel in een gebied van hoge archeologische waarde (WA3). In het noordelijk deel van het plangebied is dit de zone waar resten van de Romeinse limesweg worden verwacht. Voor dit gebied geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 30m$^2$ en dieper dan 30cm.

In 2009 is direct ten westen van de Groenewoudsedijk een booronderzoek uitgevoerd om de aanwezigheid van de Romeinse weg in kaart te brengen. Uit de boringen lijkt dat de top van de Romeinse weg in de bouwvoor is opgenomen en dat de ongestoorde archeologische sporen op 0,60M+NAP liggen. Aangezien een deel van de Romeinse weg in de bouwvoor is opgenomen, kunnen archeologische waarden vanaf 1.00m+NAP verwacht worden. Het is niet bekend hoe goed de weg ten westen van de Groenewoudsedijk bewaard is gebleven.

Een andere locatie met een hoge archeologische waarde (WA3) ligt ten oosten van de Taatsendijk. In 2004 zijn bij graafwerkzaamheden de resten van de Taatsemolen ontdekt. Dit is een wipwatermolen uit de zestienden en zeventiende eeuw. Na archeologisch onderzoek zijn de funderingen blijven liggen en weer met grond toegedekt. De resten zijn vanaf 0,65 m+NAP te verwachten.

Een groep gebieden met een hoge archeologische waarde (WA3) betreft drie (middeleeuwse) erven die ten westen en oosten van de Groenewoudsedijk liggen. Een van de erven is door middel van een

veldverkenning in 1990 onderzocht. Ook heeft in 1999 archeologisch proefonderzoek op verschillende percelen langs de Groenewoudsedijk plaatsgevonden. In vrijwel alle proefsleuven zijn archeologische sporen aangetroffen die dateren uit de twaalfde eeuw tot en met de zeventiende eeuw.

Een andere groep met een hoge archeologische waarde (WA3) betreft sporen uit de Tweede Wereldoorlog. In het noordelijk deel van het plangebied, is een aantal stellingen te verwachten die door de Duitsers zijn aangelegd ter verdediging van de Meernbrug.

De archeologische resten zijn vanaf 0,40 +NAP (het maaiveld voorafgaand aan de ontwikkeling van Leidsche Rijn) te verwachten.

*Gebieden van hoge archeologische verwachting (WA4)*
Aan beide zijden van de Groenewoudsedijk kan oudere aan de ontginning van het gebied gerelateerde bewoning verwacht worden. In 1999 zijn op verschillende plaatsen langs de Groenewoudsedijk proefsleuven gegraven. In nagenoeg alle proefsleuven zijn bewoningssporen aangetroffen uit de twaalfde tot en met de zeventiende eeuw. Ter plaatse van boerderij Groenewoud heeft een opgraving plaatsgevonden waarbij de voorgangers van de in 1999 gesloopte boerderij Groenewoud zijn onderzocht. Langs de Groenewoudsedijk zijn archeologische sporen vanaf het oude maaiveld, voorafgaand aan ontwikkeling van Papendorp, te verwachten.

Een volgende zone met een hoge archeologische verwachting is de Taatsendijk waar ook de Taatsemolen aan ligt. Dit is tot nu toe de enige locatie langs de Taatsendijk waarbij archeologische sporen zijn aangetoond. De ontginning van polder Papendorp heeft vanuit de Groenewoudsedijk plaatsgevonden waarbij de Taatsendijk als een achterkade heeft gefunctioneerd. Er zijn geen aanwijzingen dat er langs de Taatsendijk bewoning heeft plaatsgevonden en de archeologische verwachting heeft betrekking op de dijk zelf.

De derde zone met een hoge archeologische verwachting ligt in het noorden van het plangebied tussen de Taatsendijk en het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze hoge verwachting komt door de aanwezigheid van verschillende Duitse stellingen uit het einde van de Tweede Wereldoorlog. De exacte locatie van het relatief grote aantal stellingen is niet bekend, waardoor het hele gebied waar deze stellingen kunnen liggen een zone met hoge archeologische verwachting is.

*Gebieden van middelhoge archeologische verwachting (WA5)*
Deze verwachting is gebaseerd op de ligging van de stroomgordel van de Rijn in het noordelijk deel van het plangebied en verschillende door doorbraakgeulen (crevasses) ontstane kleine stroomgordels. In 2019 heeft direct ten oosten van het plangebied (Groenewoud) archeologisch onderzoek plaatsgevonden in de vorm van een booronderzoek, proefsleuven en een opgraving. Uit dit onderzoek blijkt dat op deze crevassegeulen in het plangebied ook archeologische resten te verwachten zijn uit de periode Bronstijd tot en met de Vroege Middeleeuwen. Ten westen van het plangebied zijn in Strijkviertel in 2021 en 2022 op dezelfde crevasse stroomrug sporen uit de late ijzertijd en Romeinse tijd onderzocht. In het uiterste noorden van het plangebied ligt de zuidelijke rand van de stroomrug van de Rijn. Op deze stroomrug ligt de Romeinse weg.

*Gebieden van lage archeologische verwachting (WA6)*
Een groot deel van het plangebied bestaat uit gebieden met een lage archeologische verwachting. Deze gebieden waren door hun lage ligging minder geschikt voor bewoning.

### 5.15.4 Conclusie

In het plangebied liggen verschillende zones met een archeologische waarde of verwachting. Dit geldt voornamelijk voor het noordelijk deel van het plangebied met de aanwezigheid van de Romeinse weg, de stellingen uit de Tweede Wereldoorlog en de resten van de Taatsemolen. Een beperkt deel van deze waarden en verwachtingen is door middel van boringen en proefsleuven vastgesteld. Door een bureauonderzoek gecombineerd met een verkennend of karterend booronderzoek en mogelijk een proefonderzoek kunnen de waarden en verwachtingen verder worden getoetst. Eventuele archeologische waarden kunnen waarschijnlijk ex situ (door middel van opgraven) worden behouden. Archeologie is daarom naar verwachting geen belemmering voor de realisatie van het plan.

## 5.16 Kabels, leidingen en straalverbindingspaden

### 5.16.1 Kader

Het kan nodig zijn om sommige kabels en leidingen op te nemen in een bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt. Of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden.

Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in bestemmingsplannen worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij andere leidingen bepaalt de gemeente of dit wenselijk is.

Ook kunnen straalverbindingspaden aanwezig zijn. Dit zijn banen in de lucht, die optisch vrij zijn van obstakels. Zo is ongehinderd berichtenverkeer tussen telecommunicatiemasten in een netwerk goed mogelijk. Het gaat dan vooral om berichtenverkeer voor internet en telefonie. Voor straalverbindingspaden bestaat geen (wettelijke) verplichting om die op te nemen in het bestemmingsplan. Toch kan het bij een bestemmingsplan van belang zijn om rekening te houden met straalverbindingspaden, om de werking van een netwerk niet te verstoren. Omdat de paden hoog in de lucht liggen, is dit vooral aan de orde bij hoge gebouwen en andere hoge bouwwerken.

### 5.16.2 Plansituatie

In het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp liggen veel kabels en leidingen in de grond. Een overzichtskaart van deze kabels en leidingen is opgenomen in Bijlage 25. De kabels en leidingen zijn, met uitzondering van een watertransportleiding en een transportleiding voor het gemeentelijke warmtenet, niet relevant voor de vaststelling van dit bestemmingsplan. Deze kabels en leidingen hebben namelijk geen bescherming nodig in het bestemmingsplan. Straalverbindingspaden, die relevant zijn voor het bestemmingsplan, zijn ook niet aanwezig boven het gebied.

De mogelijkheden om deze kabels en leidingen te behouden, verleggen en verwijderen zijn ook niet van invloed op de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Wel wordt in de uitwerking en uitvoering van de (bouw)plannen uiteraard rekening gehouden met de aanwezigheid van de kabels en leidingen.

Een leiding voor watertransport, van de Watertransportmaatschappij Rijn Kennemerland (WRK), is wel belangrijk voor dit bestemmingsplan. Deze leiding loopt door het plangebied, ongeveer evenwijdig aan de Rijkswegen A2 en A12. Ter hoogte van het Marinus van Tyrusviaduct buigt de leiding naar het westen af. Ook de transportleiding voor het gemeentelijke warmtenet, die langs het Amsterdam-Rijnkanaal loopt, is van belang voor dit bestemmingsplan. Voor beide leidingen moet het risico zoveel mogelijk voorkomen worden dat ze bij werkzaamheden geraakt worden.

Beide leidingen zijn beschermd in dit bestemmingsplan. Aan de leidingen is een specifieke functie toegekend, namelijk de functie Leiding – Water. Deze functie ligt ter plaatse van de WRK-Leiding, met een beschermingszone van 20 meter breed, waarin de waterleiding ligt. Voor de transportleiding van het gemeentelijke warmtenet is een beschermingszone van 36 meter breed opgenomen, die direct langs het Amsterdam-Rijnkanaal loopt. In beide zones geldt een bouwverbod. Ook geldt in de zones een verbod om zonder omgevingsvergunning werkzaamheden in de grond uit te voeren. Beschadiging aan de leiding wordt zo voorkomen. Dit bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe bouwmogelijkheden in de beschermingszones van de leidingen.

### 5.16.3 Conclusie

Door het plangebied van dit bestemmingsplan loopt een watertransportleiding en een transportleiding van het warmtenet. In het bestemmingsplan zijn deze leidingen beschermd met de functie Leiding - Water.

## 5.17 Magneetvelden

### 5.17.1 Kader

Magneetvelden vinden we overal waar elektriciteit gebruikt of getransporteerd wordt. Bijvoorbeeld bij hoogspanningslijnen en transformatorstations, maar ook dicht bij een stopcontact of elektrisch apparaat. Ook het gebruik van mobiele telefoons, zendmasten en wifi produceert straling. Tot op heden is er geen landelijke wetgeving voor magneetvelden, hoewel er vanuit de Europese Unie wel het advies ligt om langdurige blootstelling aan magneetvelden boven de 100 microtesla te voorkomen. De rijksoverheid adviseert om in nieuwe situaties te voorkomen dat kinderen langdurig worden blootgesteld aan magneetvelden van meer dan 0,4 mircotesla.

### 5.17.2 Plansituatie

In en in de nabijheid van het plangebied van dit bestemmingsplan voor Papendorp bevinden zich geen bovengrondse hoogspanningslijnen.

### 5.17.3 Conclusie

Magneetvelden vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van Papendorp.

## 5.18 Gezond stedelijk leven

### 5.18.1 Kader

In paragraaf 2.3.2.2.7 is het gemeentelijke beleid voor een gezond stedelijk leven uiteengezet. In Utrecht streven wij naar gezond stedelijk leven voor iedereen (Nota Volksgezondheid 'Gezondheid voor iedereen').

Een gezonde leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen. Hieronder wordt aangegeven op welke manier hier invulling aan is gegeven.

### 5.18.2 Plangebied

*Gezond leven is gemakkelijk*

Door goede verbindingen voor fiets en voetganger binnen het gebied maar ook naar buiten het gebied wordt beweging gestimuleerd. Voetganger en fietsers zijn hoofdgebruikers en krijgen prioriteit. De auto is op afstand en ondergeschikt. Voor een groot deel van de bewoners hoeven geen eigen parkeervoorzieningen te worden aangelegd omdat andere mobiliteits-oplossingen aanwezig zijn en omdat gebruik kan worden gemaakt van parkeren op afstand in de mobiliteit hub.

De auto is voor bewoners minder noodzakelijk omdat voorzieningen op fiets- en loopafstand zijn. Dit voorkomt ook een toename aan autobewegingen wat beter is voor de lucht- en geluidskwaliteit. Zo komt er in het gebied een gezondheidscentrum wat bij draagt aan toegankelijkere zorg. Maar ook andere voorzieningen zoals een supermarkt, detailhandel en horeca.

Het groen in de openbare ruimte nodigt uit tot bewegen, sporten en spelen. Zo worden er door het hele gebied heen speelplekken gerealiseerd voor verschillende leeftijdscategorieën. Groen en duurzaamheid staan centraal in het ontwerp voor ontmoeting en sport/spel. Ook wordt er in het ontwerp van de openbare ruimte een herkenbare beweegroute gerealiseerd.

*Druk op gezondheid zo laag mogelijk*

Het plangebied ligt in de oksel van de A12 en de A2. Ook lopen er lokale ontsluitingswegen door het gebied. Dit heeft effect op de geluidskwaliteit van het gebied en daarmee invloed op de gezondheid van mensen. In Utrecht hanteren we een ambitiewaarde van 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen. Daarnaast hebben alle woningen een geluidsluwe zijde. Bij voorkeur liggen aan deze zijde de slaapkamers en vertrekken waar bewoners veel tijd doorbrengen. Er moet extra gelet worden op het realiseren van woningen met geluidsluwe gevels op hoeken. Iedere woning moet immers een gevel hebben die grenst aan het luwe binnengebied.

Op basis van het stedenbouwkundig ontwerp is een berekening gemaakt van de geluidsbelasting door gemeentelijke wegen en rijkswegen op het plan. De verwachting is dat er op sommige locaties een overschrijding van de ambitiewaarde is. Dat komt vooral door de mogelijkheid in het bestemmingsplan om een trambaan in Papendorp aan te leggen, op de plek van de bestaande busbaan. Dit past bij het gewenste mobiliteitsprofiel voor Papendorp. In dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp en het bijbehorende besluit om hogere waarden vast te stellen (zie paragraaf 5.4) is de toegestane geluidbelasting op nieuwe woningen en andere geluidgevoelige functies bepaald. Voor locaties waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarden gelden voorwaarden (luwe gevel, situering buitenruimte en woningindeling voor woningen) voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor de nieuwe woningen. Omdat de woningen deels een geluidsbelaste zijde hebben, wordt extra ingezet op kwaliteit aan de geluidsluwe zijdes. Daarmee ontstaat een prettig woon- en leefmilieu met rust en groen.

De ligging in de invloedsfeer van de A12 en de A2 heeft ook effect op de luchtkwaliteit. Bij lucht gaat het om de aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de buitenlucht. Wegverkeer is, samen met de achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate bepalend voor de luchtkwaliteit.

Bij de gronduitgifte voor de nieuwe woningen in Papendorp Noord wordt de markt uitgedaagd om in de buurt van de drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen per etmaal) met (innovatieve) maatregelen te komen. Concreet kan dat aan de orde zijn langs de Marinus van Tyruslaan, een deel van de Orteliuslaan en bij de Bevrijdingslaan. Die maatregelen moeten de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren en zorgen voor een goed of beter binnenmilieu en een prettige woon- en verblijfskwaliteit. Gedacht kan dan bijvoorbeeld

worden aan het plaatsen van luchtfilters.

Om groepen mensen te beschermen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid (luchtweg- of hart/vaataandoening of suikerziekte) en kinderen van 0-18 jaar), worden er geen voorzieningen gerealiseerd langs drukke wegen waar deze groepen langdurig verblijven. Het gaat om voorzieningen scholen, kinderopvang en zorgvoorzieningen. De grens die hierbij gehanteerd wordt is: niet in de eerstelijnsbebouwing realiseren binnen 50 meter van een drukke binnenstedelijke weg (>10.000 mvt/etm) of binnen 300 meter van een autosnelweg.

*Mensen voelen zich prettig*

In het plangebied is een evenwichtige balans tussen wonen, werken en recreëren. Zo is er ruimte voor groen, water, er is ruimte om te spelen, te ontmoeten en te bewegen. Elke bewoner heeft de mogelijkheid om vanuit zijn woning een ommetje te maken, want dat nodigt mensen uit tot meer bewegen, tot rust komen en draagt bij aan ontmoeten. Dit ommetje is zo groen mogelijk ingericht. Ook heeft elke woning een groene plek in de buurt, bij voorkeur op maximaal 50 meter. En heeft elke woning een raam dat uit kijkt op het groen. De aanwezigheid van groen is goed voor de gezondheid van mensen, ook als het gaat om zicht op het groen vanuit de woning. Ook is groen goed voor de biodiversiteit in de stad. Groene ruimtes nodigen uit tot bewegen, zorgen voor rust, zorgen voor verkoeling, zijn belangrijk als recreatieve (ontmoetings-) ruimte en absorberen geluid. De openbare ruimte is ingericht volgens het principe “groen, tenzij”. Dat betekent dat straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels zo groen mogelijk ingericht zijn. Bij het inrichten van gebieden is er oog voor biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. Hiermee wordt bijgedragen aan de bescherming van soorten. Het versterkt ook de natuurbeleving, en daarmee indirect de gezondheid.

Naast de openbare ruimte, zijn er in het plan verschillende bouwblokken met (openbaar toegankelijke) binnenplaatsen. Alle woningen grenzen direct aan een groene binnenplaats of groene openbare ruimte. Dit zijn plekken waar buren elkaar kunnen ontmoeten. Daarnaast kan het ook een veilige speelomgeving zijn voor kleinere kinderen. Ouders kunnen hun kinderen zo makkelijk in de gaten houden. De woningen hebben een goede verbinding naar de binnenplaatsen en de groene openbare ruimte. De binnenterreinen hebben een hoge verblijfskwaliteit en zijn altijd verbonden met de omgeving rondom de bouwblokken.

### 5.18.3 Conclusie

De conclusie is dat concrete maatregelen worden getroffen waarmee invulling wordt gegeven aan de pijlers van een gezonde leefomgeving. De ontwikkeling van het plangebied is in overeenstemming met het volksgezondheidsbeleid.

## 5.19 Toegankelijkheid

### 5.19.1 Kader

Utrecht wil een stad zijn waar iedereen mee kan doen, waar we niemand buitensluiten. Een inclusieve toegankelijke stad. We willen dat alle inwoners en bezoekers, met en zonder beperking, alle (openbare) gebouwen, woningen, de openbare ruimte en dienstverlening kunnen gebruiken.

Utrecht werkt al sinds 2007 actief aan toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu volgens het VN-verdrag handicap. Het uitgangspunt van het VN-verdrag handicap is 'niets over ons zonder ons'. Samenwerking met de belangenorganisaties voor inwoners met een beperking in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling is daarmee noodzakelijk. De ambities van de gemeente voor het VN-verdrag handicap staan in de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. In de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' zijn drie kansen omschreven die we als gemeente willen pakken. Dit zijn: sneller en concreet resultaat, niet alleen fysiek maar ook sociaal toegankelijk en samenwerken met de stad. Met het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' laten we zien wat we al doen en wat we nieuw op pakken. Dit zijn acties die nodig zijn voor het benutten van de drie kansen. Daarnaast moeten gebouwen en woningen voldoen aan het Bouwbesluit 2012.

### 5.19.2 Plansituatie

*Gebouwen*
Iedereen, met of zonder beperking, kan vanaf de openbare weg de gebouwen binnen komen, in de gebouwen doen waarvoor ze zijn bestemd en gebruik maken van de buitenruimte zoals een balkon of tuin. Zo kan in een hotel iedereen de kamers bereiken, bij het bed komen, in de badkamer, bij de wc, en kan iedereen in de foyer, ontbijtzaal of het restaurant eten en drinken. In een kantoor kan iedereen bij de receptie, in de vergaderkamers, in de werkruimtes, in de wc en de kantine. Kortom, de gebouwen zijn toegankelijk voor mensen met een beperking. Voor het bouwen of grootschalig verbouwen van gemeentelijke openbare gebouwen geldt de Utrecht Standaard Toegankelijk.

Bij gebouwen die niet van de gemeente zijn, zoals in dit geval, willen wij graag dat Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gebruikt. De Utrecht Standaard Toegankelijk beschrijft een ontwerpmethode waarbij het uitgangspunt is dat letterlijk alles toegankelijk is voor iedereen, behalve wanneer er goede redenen zijn om hier bij bepaalde onderdelen van het gebouw van af te wijken. Hiermee zorgen we ervoor dat in de gebouwen in Utrecht iedereen kan doen wat hij of zij volgens de bestemming komt doen (in een bioscoop kom je een film kijken en een kopje koffie drinken, een kaartje kopen en ga je naar de wc, etc.).

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

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

*Openbare ruimte*
De openbare ruimte moet zo zijn ingericht dat iedereen, met of zonder beperking zich goed kan verplaatsen. In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte staan de uitgangspunten. Het Handboek Openbare Ruimte en de richtlijn Voetpaden voor iedereen kunnen helpen bij de uitwerking. Aandacht is nodig bij hoogte verschillen en het overbruggen daarvan.

### 5.19.3 Conclusie

Zo veel mogelijk kantoren, bedrijven en woningen in Papendorp zijn voor iedereen bereikbaar, ook als van een rolstoel gebruik wordt gemaakt. Toepassing van de Utrecht Standaard Toegankelijk is uitgangspunt bij gebouwen die niet van de gemeente zijn. Vanwege het gewenste aandeel aan sociale huurwoningen en middeldure woningen zal een deel van het woningbouwprogramma bestaan uit relatief kleine woningen. Ook voor deze kleinere woningen wordt gestreefd naar toegankelijkheid. In de praktijk zal dit niet altijd eenvoudig zijn. Bij het ontwerp van de woningen en de openbare ruimte wordt ook rekening gehouden met het feit dat mensen langer zelfstandig wonen. Door de grote diversiteit aan type woningen die binnen Papendorp en Groenewoud gerealiseerd zullen worden, ontstaat de mogelijkheid om binnen de wijk van woning te veranderen waardoor de wijk levensloopbestendig is.

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt de Kadernota gevolgd. De openbare ruimte wordt goed toegankelijk, ook voor mindervaliden. Er is rekening gehouden met dat de hoogteverschillen in bijvoorbeeld het taludpark ook overbrugbaar zijn voor rolstoelgebruikers. Voor Papendorp Noord wordt het parkeren voor bewoners en bezoekers opgelost in de Mobiliteitshub XL en in overdekte parkeervoorzieningen. Voor de toegankelijkheid wordt bij de verschillende functies in de deelgebieden wel parkeren gerealiseerd voor bewoners en/of bezoekers die aangewezen zijn op een parkeerplaats nabij de functie.

## 5.20 Circulaireeconomie en instrumenten duurzaam bouwen

### 5.20.1 Kader

Utrecht wil in 2050 een circulaire stad zijn. Het Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie en is een eerste stap op weg naar 2050. Het actieplan richt zich vooral op de gebouwde omgeving, waarbij de woningbouwopgave van groot belang is voor de circulaire ambitie: bestaande gebouwen worden circulair getransformeerd en nieuwe woningen zijn circulair te bouwen.

De circulaire economie gaat niet alleen om het nuttig gebruik van grondstoffen, componenten en producten die hun levenseinde hebben bereikt. Een belangrijk onderdeel is ook de manier waarop deze producten worden ontworpen, vervaardigd en toegepast met het oog op makkelijk (her)gebruik aan het einde van hun leven. Dit gebeurt met aandacht voor zowel het grondstoffengebruik als de benodigde energie en de milieu impact. Voor circulair bouwen vragen we aandacht voor de volgende punten.

1. Ingaande materialen en ontwerpkeuzes

De ambities omtrent circulair bouwen richten zich op het verlagen van de milieubelasting van de gebouwen via de MPG indicator. Dit kan door slim te ontwerpen, milieuvriendelijker materialen toe te passen en hergebruikt materiaal te gebruiken. Ook hanteren we de werklijnen uit City Deal circulair en conceptueel bouwen. De city deal bevat drie werklijnen die zich richten op Biobased bouwen, Industrieel conceptueel bouwen en Circulaire financiële modellen.

De gemeente Utrecht is aangesloten bij het landelijke netwerk Samen Versnellen die Het Nieuwe Normaal ontwikkelt. Ambities in Het Nieuwe Normaal zijn van toepassing op bouwprojecten.

2. Vermijden van afval en efficiënt grondstoffengebruik in de bouwfase

Tijdens de bouwfase is het van belang om afval zoveel mogelijk te vermijden en grondstoffen maximaal te benutten. Afval vermijden kan door maatregelen te treffen tegen overproductie, te grote voorraden, en het voorkomen van defecte en afgewezen producten. De toepassing van prefab bouwen en het benutten van een bouwhub bieden hierbij veel voordelen, waaronder het spaarzaam omgaan met grondstoffen en duurzaam beheer van de bouwplaats, vermindering van de hoeveelheid afval op de bouwplaats, minder overlast op de bouwplaats, en eenvoudige (re)montage van elementen.

3. Aanpasbaarheid in de gebruiksfase

Door zo te ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden, wordt de milieubelasting van de aanpassingen verlaagd en de levensduur van het gebouw verlengd. Door in onafhankelijke lagen te bouwen hebben de elementen waaruit een gebouw bestaat een verschillende levensduur. Doordat deze elementen onafhankelijk van elkaar worden gemaakt, kan één laag kan worden “losgemaakt” en vervangen zonder een aangrenzende laag te beschadigen. Door al bij het ontwerp rekening te houden met demontage in de toekomst, kunnen de componenten of het hele gebouw aan het einde worden hergebruikt.

4. Herbruikbaarheid na gebruiksfase

Aan het einde van de gebruiksfase wordt een gebouw normaliter gesloopt. Een circulair gebouw wordt gedemonteerd en de vrijgekomen materialen / constructies komen beschikbaar voor een nieuw bouwproject. Om dit mogelijk te maken is het ten eerste van belang dat het gebouw zo demontabel mogelijk wordt ontworpen. Een ontmantelingsgids die al tijdens het ontwerp wordt gemaakt draagt bij om vrijkomende materialen en componenten zo efficiënt mogelijk te kunnen hergebruiken. Ten tweede moeten de vrijkomende materialen herbruikbaar zijn, dus giftige of anderzijds eenmalig bruikbare materialen moeten vermeden worden. Ten derde is het van belang dat de materialen in het gebouw opgeslagen zijn in een materialenpaspoort. Dat laatste is van belang omdat zonder kennis van de opgeslagen materialen in het gebouw de waarde ervan verloren gaat.

*Convenant duurzame woningbouw*

Provincie Utrecht heeft samen met regionale gemeentes (waaronder Utrecht en Amersfoort) en private partijen een regionaal convenant duurzame woningbouw opgesteld. Doel hiervan is het versnellen van duurzame woningbouw in de regio doordat alle partijen dezelfde ambities gebruiken. Het convenant bevat ambities op energietransitie, circulair bouwen, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie, natuurinclusief bouwen en gezonde leefomgeving. Deze thema's hebben elk drie ambitieniveaus: brons, zilver en goud. Utrecht streeft naar goud waar mogelijk. Brons geldt als minimum ambitieniveau.

*Proces*

We schrijven niet exact voor hoe een circulair ontwerp gemaakt moet worden, of hoe circulair gebouwd moet worden. We hebben wel een hoge circulaire ambitie en belonen inzet daarop. De

markt wordt uitgedaagd en krijgt de ruimte om zelf te komen met creatieve, innovatie circulaire voorstellen met zo hoog mogelijke ambities. Het doel is om het vroegtijdig bespreken van de duurzaamheidsambities en het in beeld brengen van kansen, (duurzaamheidsvisie) de aanpak van duurzame bouw vast te leggen (duurzaamheidsplan) en het vastleggen hoe tijdens ontwerp en bouw wordt getoetst.

### 5.20.2 Plansituatie

In het project Papendorp wordt bewust omgegaan met materialen en grondstoffen en zoveel mogelijk ingezet op circulaire bouwmaterialen. Er wordt bijgedragen aan het hergebruiken van producten en gebruik van hernieuwbare materialen door het sluiten van kringlopen en er wordt gekozen voor biobased materialen.

*Openbare ruimte*
Circulariteit komt bijvoorbeeld naar voren in het grondverzet en het materiaalgebruik in de openbare ruimte. Hiervoor gelden onder andere de onderstaande uitgangspunten:

- Vanuit onze rol als opdrachtgever voor de openbare ruimte kopen wij maatschappelijk verantwoord in;
- We passen de methodiek toe van Duurzame Grond, Weg en Waterbouw om te komen tot een duurzame inrichting, waarbij we sturen op zo laag mogelijke milieukosten (MKI);
- Alleen verharding als het nodig is en deze wordt zoveel mogelijk water passerend uitgevoerd, volgens het principe “groen, tenzij”;
- Hergebruikt puin uit de regio wordt ingezet als fundering van de infrastructuur;
- De inrichting van de openbare ruimte moet voldoen aan de randvoorwaarden voor circulaire economie, zoals opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.

*Gebouwen*
De grond in Papendorp Noord is in eigendom bij de gemeente en zal, conform het Utrechts selectiebeleid, worden uitgegeven door middel van een selectieprocedure (tender). Bij deze tenders zullen er eisen worden gesteld ten aanzien alle aspecten van duurzaamheid, dus ook voor circulariteit. De plannen worden onder andere beoordeeld op doelstellingen als een hoge mate van demontabiliteit, herbruikbaarheid, aanpasbaarheid, de borging van restwaarde en milieuvriendelijke materialen (te meten met een MPG schaduwprijs). In de tenders worden ontwikkelaars uitgedaagd zoveel mogelijk circulair en duurzaam te bouwen.

Bij het opstellen van de documenten voor een tender wordt het convenant duurzame woningbouw als ambitie aangehouden.

Afhankelijk van de situatie kunnen ook nog andere instrumenten ingezet worden, waardoor het mogelijk wordt gemaakt om de ambities van de gemeente in de normen af te meten. De meetinstrumenten voor circulair en duurzaam bouwen waaronder GPR (gemeentelijke praktijk richtlijn), MPG (Milieu Prestatie gebouwen), BREEAM (Building Research Establishment's Environmental Assessment Method) en CPG (Circulariteits Prestatie Gebouw) hiervoor gebruikt worden.

### 5.20.3 Conclusie

De conclusie is dat concrete maatregelen worden getroffen waarmee invulling wordt gegeven aan de ambities van de gemeente voor een circulaire economie. De ontwikkeling van het plangebied is in overeenstemming met het beleid voor circulariteit van de gemeente Utrecht.

## 5.21 Energie

### 5.21.1 Kader

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Klimaatneutraliteit houdt in dat er op jaarbasis net zoveel energie in het gebied wordt opgewekt als gebruikt. Dit geldt voor:

- de gebouwgebonden energievraag;
- de gebruiksgebonden energievraag; en
- het energiegebruik in de openbare ruimte.

Het is daarbij de ambitie de energievraag zo laag mogelijk te houden en de benodigde energie op te wekken met duurzame energiebronnen. Alle nieuwbouw wordt aardgasloos gebouwd.

Het met de bewoners van Utrecht opgestelde Energieplan en de bestuurlijke duiding hiervan uit 2016 vormen nog de basis van het stedelijk energiebeleid. Daarnaast wordt gewerkt aan een

nieuwe energievisie waarin bijgestelde ambities worden vastgelegd.

*Utrechts Energie Protocol (UEP)*
Utrecht wil dat gebouwen en gebieden die nu in ontwikkeling zijn, zoveel mogelijk bijdragen aan een klimaatneutrale stad. Daarom biedt de Gemeente Utrecht het Utrechts Energie Protocol (UEP) aan als handreiking aan projectontwikkelaars en andere organisaties die starten met een nieuwbouwproject in Utrecht. Het Utrechts Energie Protocol is een stappenplan voor duurzame invulling van de energievoorziening. De volgorde in dit stappenplan is om eerst te kijken naar de mogelijkheden tot energiebesparing en verduurzaming op gebouw- of perceelniveau. Vervolgens naar de duurzame mogelijkheden binnen het plangebied of in de directe omgeving en ten slotte (verder) buiten het plangebied voor mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie.

Voor nieuwbouw wordt ingezet op hoogwaardige isolatie, optimaal gebruik van het dak (en gevels) voor duurzame energie-opwek, hergebruik van reststromen en het maximaal gebruik van warmte en koude in de directe omgeving. Het uitgangspunt daarbij is om de schaarse hoge temperatuur (HT) warmtebronnen, zoals biomassaverbranding en diepe geothermie, alleen in te zetten voor bestaande bouw en niet voor nieuwbouw. Bestaande bouw is vaak moeilijker te isoleren. Nieuwbouw is goed te isoleren en is daardoor uitermate geschikt voor verwarming op lage temperatuur (LT).

*BENG-normen*
Insteek is dat alle nieuwbouw vanaf 2020 (bijna) energieneutraal is. Voor alle nieuwbouw, woningbouw en utiliteit, geldt dat aanvragen van een omgevingsvergunning vanaf 1 juli 2020 moeten voldoen aan de BENG-eisen (Bijna Energieneutrale Gebouwen). De BENG-eisen zijn gebaseerd op (voor lidstaten verplichte) Europese regelgeving.

De drie BENG indicatoren waar de eisen op worden gebaseerd zijn:

1. *Energiebehoefte*
Voor het bepalen van de energiebehoefte wordt de energiebehoefte voor verwarming en koeling opgeteld. Voor utiliteitsgebouwen telt ook de energiebehoefte voor verlichting mee. De energiebehoefte kan worden ingevuld met hernieuwbare of fossiele energie.

2. *Primair fossiel energiegebruik*
Het primair fossiel energiegebruik is een optelsom van het primair energiegebruik voor verwarming, koeling, warmtapwaterbereiding en ventilatoren. Voor utiliteitsgebouwen telt ook het primair energiegebruik voor verlichting en voor bevochtiging (indien aanwezig) mee. Voor zowel woningen en utiliteitsgebouwen geldt dat, als er PV-panelen of andere hernieuwbare energie bronnen aanwezig zijn, de opgewekte energie van het primair energiegebruik wordt afgetrokken.

3. *Aandeel hernieuwbare energie*
Het aandeel hernieuwbare energie wordt bepaald door de hoeveelheid hernieuwbare energie te delen door het totaal van hernieuwbare energie en primair fossiel energiegebruik.

### 5.21.2 Plansituatie

In het SPvE Papendorp Noord is aangegeven dat onderzocht wordt in hoeverre het mogelijk is om in het plangebied gebruik te maken van lokale hernieuwbare warmte en koude bronnen door warmte- en koudeopslag (WKO). De ambitie is om een collectief systeem (WKO) voor zowel Papendorp Noord als Groenewoud te realiseren.

De gemeente heeft onderzocht of een collectief WKO systeem voor Papendorp Noord en voor het plangebied van Groenewoud haalbaar is. De conclusie uit deze studie is dat een collectief WKO systeem voor beide plangebieden samen financieel en duurzaam voordelig is. Het biedt een duurzame oplossing dat aansluit bij het gemeentelijke beleid voor het leveren van warmte/koude aan de woningen en de commerciële functies in het gebied.

De gemeente werkt nu aan de verdere uitwerking om te komen tot realisatie van een collectief WKO systeem. Daarvoor zijn nog bestuurlijke (bodemenergieplan en warmteplan) en privaatrechtelijke stappen (aanbesteding) te zetten. De planning van de realisatie van het WKO systeem, en derhalve de selectie van een leverancier van warmte/koude is afgestemd op de planning van Papendorp Noord (en Groenewoud).

Het aansluiten van de nieuwbouw op een open bodemsysteem is een eerste stap om de woningen en andere voorzieningen energieneutraal te realiseren. Een deel van de gevraagde energie wordt hierdoor duurzaam opgewekt. Dit is gunstig voor het behalen en het verhogen van de BENG 3, we streven in de gemeente Utrecht naar een score van 100%. De resterende benodigde energie kan duurzaam opgewekt worden door bijvoorbeeld het plaatsen van zonnepanelen op de (hoge) daken en op de Mobiliteitshub XL. Door tevens de vraag zo laag mogelijk te maken, is het mogelijk om de gehele energievraag duurzaam op te wekken.

De grond in Papendorp is in eigendom bij de gemeente en zal, conform het Utrechts selectiebeleid, worden uitgegeven door middel van een selectieprocedure (tender). Bij deze tenders zullen er eisen worden gesteld ten aanzien van alle aspecten van duurzaamheid, dus ook voor energie.

De energiedoelstellingen voor Papendorp Noord zijn:

- uitgaan van een “all electric wijk”;
- gebruik lokale bodembronnen voor warmte- en koudelevering;
- laag temperatuur verwarming;
- energieneutraal bouwen (ENG);
- ambitie om naast gebouwgebonden energieverbruik het overig gebruik te compenseren met duurzame energieopwekking (dat wil zeggen niveau NOM 'nul op de meter' of nog beter);
- 100% van het energieverbruik openbare ruimte en oplaadinfrastructuur mobiliteit wordt lokaal opgewekt;
- 100% LED verlichting in openbare ruimte.

### 5.21.3 Conclusie

De conclusie is dat concrete maatregelen worden getroffen waarmee invulling wordt gegeven aan de ambities van de gemeente voor energie. De ontwikkeling van het plangebied is in overeenstemming met het beleid voor energiegebruik van de gemeente Utrecht.

## 5.22 Windklimaat

### 5.22.1 Kader

Voor windhinder en windgevaar is er geen formele, landelijke vastgestelde eis. Wel wordt voor de beoordeling van het windklimaat in Nederland doorgaans gebruik gemaakt van de NEN 8100 (norm voor windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving). Deze norm geeft aan wanneer er aanleiding is om onderzoek te doen naar windhinder en windgevaar. Ook geeft deze norm richtlijnen voor hoe windhinder en windgevaar beoordeeld kunnen worden.

*Windhinder*
Er is sprake van windhinder wanneer personen hinder ondervinden van de wind. Het blijkt dat vooral bij windsnelheden boven circa 5 m/s mechanische effecten een rol spelen: het haar verwaait, kleding en paraplu's worden door de wind bewogen, en met toenemende windsnelheid heeft men steeds meer moeite om regelmatig te blijven lopen en het evenwicht te bewaren. Windkracht 3 op de schaal van Beaufort omvat snelheden tussen 3,4 m/s en 5,4 m/s; windkracht 4 tussen 5,5 m/s en 7,9 m/s. Het KNMI geeft hierbij de beschrijving: bladeren en twijgen bewegen voortdurend (3 Beaufort) en kleine takken beginnen te bewegen, stof en papier dwarrelt op (4 Beaufort).

*Onderscheiden van drie activiteiten*
De NEN 8100 beoordeelt de mate van windhinder op basis van de grenswaarde voor de windsnelheid van 5 m/s. Hierbij worden drie activiteiten onderscheiden: I. Doorlopen, II. Slenteren en III. Langdurig zitten. Deze activiteiten zijn gekoppeld aan de functie van een gebied. Bij een parkeerterrein hoort bijvoorbeeld de activiteit doorlopen. Slenteren doen mensen bijvoorbeeld in een winkelstraat, onoverdekt winkelcentrum of park. Bij langdurig zitten valt te denken aan zitten op een bankje in een park. Voor elke activiteit wordt een andere mate van hinder ervaren, zie Tabel 1. Om de mate van windhinder vast te stellen, wordt de overschrijdingsfrequentie van een uurgemiddelde windsnelheid van 5 m/s op hoofdhoogte (1,75 meter) bepaald.

*Minimale score*
Het bestemmingsplan Papendorp gaat er vanuit dat bij de ontwikkeling van het gebied Papendorp Noord een minimale score van 'naar tevredenheid' als ondergrens is vereist voor elke verblijfsplek in de buitenruimte (parken, pleinen, straten, binnentuinen) volgens het Lawson criterium. Dit is te vertalen naar een score van 'goed' voor de activiteit 'langdurig zitten' in NEN 8100.

Verder gaat het bestemmingsplan er vanuit dat er geen overige plekken voorkomen in Papendorp Noord die volgens het Lawson criterium als 'hinderlijk' worden beoordeeld. Dit kan worden vertaald naar de volgende minimumeisen voor de overige twee activiteiten in NEN 8100: 'doorlopen' (Kwaliteitsklasse D) en 'slenteren' (Kwaliteitsklasse C) (zie tabel 1).

| Overschrijdingskans $p(v_{LOK} > v_{DR,H})$ in procenten van het aantal uren per jaar | Kwaliteitsklasse | Activiteiten | | |
|---|---|---|---|---|
| | | I. Doorlopen | II. Slenteren | III. Langdurig zitten |
| < 2,5 | A | Goed | Goed | Goed |
| 2,5 – 5 | B | Goed | Goed | Matig |
| 5 – 10 | C | Goed | Matig | Slecht |
| 10 – 20 | D | Matig | Slecht | Slecht |
| > 20 | E | Slecht | Slecht | Slecht |

*Tabel 1 - NEN 8100 Beoordeling criteria windhinder per activiteitenklasse*

*Windgevaar*
Windgevaar treedt op als er een windsnelheid zo hoog is dat lopende personen slecht blijven staan. In de NEN 8100 wordt hiervoor een drempelsnelheid (15 m/s) aangegeven, die ten hoogste 0,3% van het jaar (beperkt risico) mag worden overschreden. Dit geldt alleen voor activiteitenklasse I 'doorlopen'. Voor de activiteitenklassen II en III geldt dat de drempelsnelheid ten hoogste 0,05% van het jaar mag worden overschreden, zie Tabel 2.

| Overschrijdingskans $p(v_{LOK} > v_{DR;G})$ in procenten van het aantal uren per jaar | Kwalificatie |
|---|---|
| $0,05 < p < 0,30$ | Beperkt risico |
| $p \geq 0,30$ | Gevaarlijk |

*Tabel 2 - NEN 8100 Beoordeling criteria windgevaar*

### 5.22.2 Plansituatie

In de parken (het Oeverpark, het Bospark en Taludpark) en op locaties waar horecaterrassen zijn of komen, wordt in dit bestemmingsplan de grenswaarde van 'langdurig zitten' gehanteerd.

De grenswaarde voor 'slenteren' is in Papendorp Noord van toepassing bij de hoofdingangen van gebouwen, de binnengebieden van De Taats en Mobiliteitshub XL en de openbare ruimte in het binnengebied van Groenewoud Noord, het Hallenplein, het Taatsenplein, de Hubloper (de fiets- en voetgangersverbinding tussen de OV-halte bij de Mobiliteitshub XL en de Mercatorlaan), het HOV-plein bij de Mobiliteitshub en de loopbrug tussen De Taats en de Mobiliteitshub XL. Op de overige locaties wordt de grenswaarde voor 'doorlopen' gehanteerd.

De beoordeling van het lokale windklimaat in de gebouwde omgeving op doorlopen, slenteren en langdurig zitten, is pas goed mogelijk wanneer de bouwplannen binnen het plangebied concreter vorm krijgen. In deze fase van de planontwikkeling is vormgeving en situering van de gebouwen van 30 meter en hoger binnen het plangebied nog niet precies bekend. Wanneer dat bekend is, kan worden beoordeeld in hoeverre windhinder en windgevaar aanleiding geeft tot het nemen van maatregelen (maatwerk) om eventuele effecten terug te dringen.

Bovenstaande werkwijze is in dit bestemmingsplan verankerd door het opnemen van beoordelingsregels voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Op grond van de beoordelingsregels moet onderzoek naar windhinder en windgevaar worden uitgevoerd, voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend voor een gebouw van 30 meter en hoger. In het uiterste geval kan het daarbij gaan om een windtunnelonderzoek. Voor verschillende type plekken rondom het gebouw moet met onderzoek aangetoond worden dat de voorgeschreven niveaus voor windhinder en windgevaar niet overschreden worden. Voor de maximale waarden is aangesloten op de beoordelingssystematiek uit de NEN 8100.

Als, voor gebouwen die 30 meter en hoger zijn, maatregelen nodig zijn om windhinder en windgevaar aanvaardbaar te houden, kunnen daarvoor (maatwerk) voorschriften worden opgenomen in de omgevingsvergunning. Het moet dan gaan om maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan het kwaliteitsniveau dat uit de beoordelingsregels blijkt. Ook daarvoor is in dit nieuwe

bestemmingsplan voor Papendorp een regeling opgenomen.

### 5.22.3 Conclusie

Binnen het bestemmingsplan is een bouwhoogte van 30 meter en op sommige plekken hoger dan 30 meter toegestaan. Voor de bouw van gebouwen van 30 meter en hoger is nader onderzoek nodig naar windhinder en windgevaar. Hiervoor zijn in het bestemmingsplan beoordelingsregels opgenomen.

## 5.23 Bezonning

### 5.23.1 Kader

Bij bezonning bij bestemmingsplannen gaat het om voldoende zon op de gevel en om schaduwwerking. Nieuwbouw kan schaduw veroorzaken op de openbare ruimte, woningen of tuinen van omwonenden. Sommige functies hebben juist een goede bezonning nodig, zoals tuinen, terrassen of speelplekken. Om een goed woon- en leefklimaat te bereiken, is het zinvol om in de voorbereiding van een bestemmingsplan al na te denken over het voorkomen van dat er teveel schaduwvorming optreedt na realisatie van concrete (bouw)plannen.

In Nederland zijn er geen wettelijke normen voor bezonning, maar vaak wordt de 'lichte' bezonningsnorm van TNO gehanteerd. De 'lichte' bezonningsnorm van TNO heeft in het raam ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden). Deze norm is niet altijd even bruikbaar of 100% haalbaar in stedelijke gebieden, maar geeft wel een goede, eerste indicatie van de effecten van de bouwplannen voor de bezonning. Voor stedelijke gebieden wordt bezonning vaak ook op basis van de lokale omstandigheden beoordeeld.

### 5.23.2 Plansituatie

Voor de nieuwe gebouwen in Papendorp Noord is een bezonningsstudie uitgevoerd. Uit de memo over deze studie (zie Bijlage 26) blijkt dat zowel de buitenruimtes als de gevels van de geplande bebouwing voldoen aan de gestelde eisen. Wel bestaat er een aantal aandachtspunten voor het ontwerp.

In het woongedeelte van het plan (deelgebieden Taatsenplein, De Taats Noord, de Mobiliteitshub XL en Groenewoud Noord) hebben de gebouwen een hoge bouwhoogte en een hoge dichtheid. Hierbij is bezonning een aandachtspunt. De kans bestaat dat onvoldoende zonlicht de openbare ruimte bereikt en dat gevels onvoldoende zon krijgen. Om te zorgen voor voldoende kwaliteit van de leefomgeving, worden voor dit plan minimumeisen voor de gevels en bezonning van de straten, pleinen en parken, binnenterreinen en openbare ruimte tussen gebouwen gesteld. Dit krijgt bij de verdere uitwerking van de (bouw)plannen een plek.

In de Taats en de Mobiliteitshub hebben woningen met een noordgevel op 21 februari minder dan 2 uur zon op die gevel. Dat is eigen aan de ligging van een gevel op het noorden. Bij het ontwerp van de blokken en de appartementen is dit wel een aandachtspunt. Bij het ontwerp kan bijvoorbeeld rekening worden gehouden met de bezonning door bijvoorbeeld trappenhuizen/ stijgpunten te plaatsen op plekken waar gevels weinig zon krijgen.

Door de laagstaande zon op de referentiedag (21 maart) zal in het Taludpark sprake zijn van minder dan 2 uur direct zonlicht direct ten noorden van aangrenzende bebouwing. Door verblijfsplekken niet in de beschaduwde plekken te situeren, krijgen de verblijfsplekken in het Taludpark voldoende direct zonlicht.

### 5.23.3 Conclusie

Bij de nieuwe gebouwen en nieuwe, openbare ruimte is de bezonning meestal voldoende, zonder dat specifieke maatregelen nodig zijn. Met de plekken en gevels waar relatief weinig bezonning is, wordt bij de verdere uitwerking rekening gehouden.

## 5.24 Conclusie

In voorliggend hoofdstuk is de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied getoetst aan de verschillende milieu- en omgevingsaspecten. Hieruit blijkt dat deze aspecten geen belemmeringen vormen voor de ontwikkeling van Papendorp.

# Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

## 6.1 Economische uitvoerbaarheid

### 6.1.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Papendorp. Met betrekking tot dit plangebied faciliteert dit bestemmingsplan de ontwikkeling van het bestaande bedrijven- en kantorenpark naar een volwaardig woon-werkgebied. Een deel van de gronden is in erfpacht uitgegeven door de gemeente en inmiddels ontwikkeld. Het andere deel is nog in ontwikkeling.

### 6.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

De te ontwikkelen gronden zijn eigendom van de gemeente Utrecht met uitzondering van een klein perceel waarover inmiddels afspraken zijn gemaakt.

Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Papendorp is op basis van de beschreven uitgangspunten een grondexploitatie gemaakt. In deze grondexploitatie worden de kosten en opbrengsten geraamd, en wordt het verwachte resultaat van de gebiedsontwikkeling bepaald. De opbrengsten worden gerealiseerd door de uitgifte van bouwgrond voor onder andere woningbouw, kantoren, detailhandel en hotels. De hoogte van deze opbrengsten is geraamd op basis van een residuele berekening waarbij de bandbreedtes van de grondprijzenbrief zijn aangehouden. Voordat de grond uitgegeven wordt, zal een taxatie worden uitgevoerd om de grondwaarde te bepalen.

De kosten worden vooral bepaald door het bouw- en woonrijp maken van de locaties, de kosten van planontwikkeling, projectkosten (voorbereiding, administratie, management) en bijdragen aan bovenwijkse voorzieningen. De genoemde kosten zijn geraamd door de Gemeente. Ook is rekening gehouden met inflatie en rente.

Binnen de grondexploitatie zijn de kosten en opbrengsten gefaseerd in de tijd. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn de doorlooptijd van procedures, beschikbaarheid van gronden en de ingeschatte uitgifte van de bouwkavels.

De conclusie van de grondexploitatie is dat de kosten worden gedekt door de opbrengsten van deze gebiedsontwikkeling. De realisatie van een Mobiliteitshub XL maakt deel uit van de planontwikkeling. De investering die nodig is om de deze parkeervoorziening voor auto en fiets te realiseren, wordt gedekt uit bijdragen van de gebieden die van de mobiliteitshub gebruik maken en met rijkssubsidie. Dit bestemmingsplan is daarmee financieel uitvoerbaar.

### 6.1.3 Economische uitvoerbaarheid

De grondexploitatie Papendorp baseert zich op een planperiode van 15 jaar. Door de ontwikkeling van deze locatie met woningbouw wordt een bijdrage geleverd aan de behoefte aan binnenstedelijke woningen. Zoals in voorgaande paragrafen al is aangegeven, is die behoefte groot. De verkoopbaarheid van de nieuwe woningen is geen belemmering voor de realisatie en voortgang van het project. Daarnaast past het combineren van wonen en werken ook goed in de ambities van de gemeente Utrecht. De Mobiliteitshub XL is nodig om te voorzien in de behoefte aan parkeren voor Papendorp Noord, het naastgelegen gebied Groenewoud en enkele binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen zoals het Beurskwartier en Merwedekanaalzone. Het is dan ook een reële verwachting dat het project binnen de planperiode gerealiseerd kan worden.

### 6.1.4 Kostenverhaal

Gemeenten zijn verplicht (op grond van de Wet ruimtelijke ordening) om de kosten van de grondexploitatie te verhalen. Het moet dan wel gaan om een soort bouwplan zoals dat in het Besluit ruimtelijke ordening is aangewezen. Dat is in Papendorp aan de orde. Als de gemeente de uitgeefbare gronden in eigendom heeft, kunnen de kosten van de grondexploitatie worden verhaald door de verkoop van bouwrijpe grond. Als de gemeente Utrecht niet over de gronden beschikt, kan de gemeente Utrecht een overeenkomst over grondexploitatie aangaan waarbij de grondeigenaar zich verbindt een bijdrage in de kosten van de grondexploitatie aan de gemeente Utrecht te voldoen. Als dat niet lukt, moet gelijktijdig met het bestemmingsplan een exploitatieplan vastgesteld worden. Dan worden de kosten van de grondexploitatie verhaald door een financiële voorwaarde aan de omgevingsvergunning voor het bouwplan of de bouwplannen te verbinden.

Het verhalen van de kosten van de grondexploitatie is in het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp verzekerd door de uitgifte van bouwrijpe grond door de gemeente Utrecht. De gemeentelijk kosten voor de begeleiding en toetsing van aanvragen voor vergunningen, worden uit de daarvoor bestemde leges gedekt.

### 6.1.5 Planschade

Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan zelf, kan het bestemmingsplan tot kosten leiden omdat het op voorhand niet uit te sluiten is dat planschade in de toekomst moet worden vergoed. Als kosten door planschade optreden, zullen deze kosten ten laste van de grondexploitatie worden gebracht met dekking uit de opbrengsten van de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

### 6.1.6 Exploitatieplan

Het kostenverhaal is via gronduitgifte verzekerd. Daarnaast is er geen noodzaak tot het stellen van eisen aan de fasering dan wel aan de uitvoering (van de zaken waarvoor kostenverhaal aan de orde is). Er zal bij dit bestemmingsplan dan ook géén exploitatieplan worden vastgesteld.

## 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 6.2.1 Participatieproces

Het plangebied bestaat uit kantoorgebruikers, bedrijven en vastgoedeigenaren. De belangen van de laatste worden behartigd door de Vereniging Parkmanagement Papendorp (VPP). In de voorbereiding van het SPvE is met de VPP regelmatig overleg geweest over de richting van de ontwikkeling. Zowel huurders als eigenaren in het gebied onderschrijven de ambitie om Papendorp te veranderen naar een woon-werk locatie. Belangrijke gesprekspartners bij de totstandkoming van het SPvE waren Rijkswaterstaat, Nedal, Loostad (ontwikkelaar Groenewoud), VPP, Fietsersbond en makelaars.

Het SPvE Papendorp Noord heeft als concept ter inzage gelegen van 16 juli tot 16 september 2021. In deze periode zijn drie reacties binnengekomen van:

1. Rijkswaterstaat;
2. Vereniging Parkmanagement Papendorp;
3. Nedal Aluminium.

De reacties van de indieners en de gemeentelijke antwoorden daarop zijn opgenomen in de “reactienota inspraak SPvE Papendorp”. De reacties hebben niet geleid tot inhoudelijke aanpassingen aan het SPvE. De tekst in het SPvE is op enkele plekken wel aangepast met als doel de tekst te verduidelijken en/of onjuistheden te herstellen.

Met bovenstaande partijen is de gemeente regelmatig in overleg. De overleggen worden in de verdere uitwerking voortgezet om de belangen van de partijen in de uitwerking te kunnen borgen.

De uitwerking van de openbare ruimte wordt als concept Voor Ontwerp voorgelegd aan de partijen in Papendorp en de Fietsersbond. De communicatie over het verdere planproces verloopt via de gemeentelijke nieuwsbrieven vanuit Leidsche Rijn Groeit, nieuwsbrieven van de VPP en via te organiseren bijeenkomst(en).

### 6.2.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

In vervolg op het in de vorige paragraaf beschreven participatieproces is in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan al in een vroegtijdig stadium overleg gevoerd over de gebiedsontwikkeling van Papendorp Noord met onder andere Rijkswaterstaat, Waterschap HDSR en Provincie Utrecht.

Met de HDSR heeft afstemming plaatsgevonden over het rekening houden met de watergerelateerde aspecten bij de nieuwe inrichting van het gebied en hoe het huidige watersysteem kan worden verbeterd. In overleg met de HDSR is de waterparagraaf opgesteld.

Met Rijkswaterstaat is afgesproken om in overleg te blijven over onder andere de verkeersafwikkeling en gevolgen voor het rijkswegennet.

Met de Provincie Utrecht is onder andere overlegd over de ruimte voor nieuwe kantoren in het plangebied en hoe dit te regelen in het bestemmingsplan, in overeenstemming met de regels uit de provinciale interim omgevingsverordening.

Gelet op de belangen en inhoudelijke aspecten van dit bestemmingsplan is vervolgens een concept van het bestemmingsplan aan de betrokken instanties toegezonden voor een reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Van de volgende instanties is een reactie ontvangen.

#### 6.2.2.1 Prorail

Van Prorail is een reactie ontvangen waarin Prorail aangeeft geen opmerkingen te hebben op het concept van het bestemmingsplan.

*Gemeentelijke reactie*
*Er is geen gemeentelijke reactie nodig op de reactie van Prorail.*

#### 6.2.2.2 Vitens

Van Vitens is een reactie ontvangen waarin het drinkwaterbedrijf aangeeft zich zorgen te maken over de nieuwbouw in Papendorp en de daarbij gepaarde toenemende watervraag. Om deze reden vraagt Vitens in het vervolgproces van de planontwikkeling nader met het drinkwaterbedrijf af te stemmen. Vitens kan kan inschatten wat nodig is om op tijd drinkwater te leveren aan onder andere de 2000 nieuwe woningen. Daarnaast vraagt Vitens aandacht voor watervriendelijk bouwen om het gebruik van drinkwater te verminderen.

*Gemeentelijke reactie*
*Aan Vitens is aangegeven dat de gemeente Utrecht graag in de verdere planontwikkeling in gesprek blijft met Vitens over het gebruik van drinkwater in Papendorp.*

#### 6.2.2.3 Waternet

Waternet geeft aan dat er regels moeten worden opgenomen in het bestemmingsplan ter bescherming van het oppervlaktewater (vanwege het innamepunt Nieuwegein WCB).

*Gemeentelijke reactie*
*De provinciale interim omgevingsverordening (IOV) regelt met een instructieregel op welke manier het belang van het innamepunt Nieuwegein WCB beschermt moet worden. Daarvoor is in de verordening een aandachtsgebied opgenomen: een zone van 100 meter breed langs het Amsterdam-Rijnkanaal. De IOV schrijft niet voor dat het aandachtsgebied in het bestemmingsplan uitgewerkt moet worden met specifieke regels om risico's te reguleren. De instructieregel schrijft voor dat er geen activiteiten, bestemmingen en regels in een bestemmingsplan opgenomen mogen worden die een risico vormen voor de waterwinning.*

*Functies/bestemmingen en daaraan gekoppelde regels die een risico kunnen vormen voor de waterwinning zijn niet binnen het aandachtsgebied in dit bestemmingsplan opgenomen. Er is daarom geen aanleiding om het concept van het bestemmingsplan aan te passen naar aanleiding van de reactie van Waternet. Ook geldt dat de IOV een zorgplicht bevat die rechtstreeks doorwerkt naar de gebruikers van de gronden in het aandachtsgebied. Zij moeten nadelige gevolgen voor het grondwater voorkomen en daarvoor indien nodig maatregelen nemen, bijvoorbeeld bij calamiteiten. Ook moet een gebruiker Gedeputeerde Staten van Utrecht gelijk op de hoogte stellen als sprake is van een optredende of dreigende verontreiniging van het grondwater. Hiervoor zijn in het bestemmingsplan geen extra/dubbele regels nodig. Zie ook de paragraaf 5.10 Bodem en ondergrond onder het kopje "Oppervlaktewaterwinning in ARK Nieuwegein".*

#### 6.2.2.4 Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Van de VRU is een reactie ontvangen waarin de veiligheidsregio aangeeft dat er een discrepanties zit tussen het gehanteerde invloedsgebied in de onderbouwing (toelichting) van het bestemmingsplan en het uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheid dat een bijlage is bij de toelichting van het bestemmingsplan. Verder is het advies van de VRU om in de planuitwerking rekening te houden met de volgende aspecten:

1. Bij de detaillering van de wegen in het gehele plangebied rekening te houden met de voorwaarden conform artikel 6.37 van het Bouwbesluit 2012, zodat hulpdiensten goed en snel ter plaatse kunnen geraken.
2. De bluswatervoorzieningen in het gehele plangebied aan te leggen conform artikel 6.30, Bouwbesluit. Voor de exacte plaatsen en uitvoering van de nieuw aan te leggen bluswatervoorzieningen vraagt de VRU om de veiligheidsregio tijdig in te schakelen, zodat gezamenlijk gekeken kan worden hoe dit het best ingericht kan worden.
3. Goede vluchtmogelijkheden in verschillende windrichtingen (waaronder van risicobronnen af) te creëren in het plangebied.
4. Eventueel aanvullende bouwkundige maatregelen aan functies binnen 100% letaliteitszones te overwegen, zodat de zelfredzaamheid van aanwezige personen wordt vergroot.
5. Scenario's die kunnen ontstaan bij de risicobronnen mee te nemen in nood- en

ontruimingsplannen van de te realiseren kantorenpanden/bedrijven in het plangebied.

*Gemeentelijke reactie*
*Naar aanleiding van de reactie van de VRU is de toelichting van het bestemmingsplan verduidelijkt met betrekking tot het invloedgebied. Hiermee is aan de opmerking van de VRU tegemoet gekomen. Aan de genoemde voorwaarden uit het Bouwbesluit zal worden voldaan bij de inrichting van het gebied. Wij delen de mening van de VRU ten aanzien van de overige opmerkingen om in de planuitwerking in overleg met elkaar te blijven. Dit met als doel om te zorgen dat in de planuitwerking de risico's geminimaliseerd worden en beheersbaar zijn. Dat in relatie tot de door de VRU aangehaalde aspecten over het beheersen van (op voorhand niet uit te sluiten) rampen.*

#### 6.2.2.5 Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)
In paragraaf 5.13 Water en klimaatadaptatie en Bijlage 24 Waterparagraaf is al ingegaan op het overleg met het waterschap (HDSR). De waterparagraaf is voor dit bestemmingsplan in overleg met de HDSR opgesteld. Ter afronding van het vooroverleg heeft de HDSR aangegeven dat de benodigde aanpassingen aan het watersysteem op de juiste wijze verwerkt is in het bestemmingsplan. Hierbij heeft de HDSR gevraagd om nog enkele aanpassingen in de waterparagraaf door te voeren. Het ging vooral om het benoemen dat 70 mm waterberging wordt gecreëerd conform de Leidraad klimaatbestendig bouwen en om het nader toelichten van de oplossingen voor de wateropgave.

*Gemeentelijke reactie*
*De door de HDSR gevraagde aanpassingen zijn in het bestemmingsplan verwerkt. De HDSR heeft bevestigd dat de opmerkingen naar tevredenheid zijn verwerkt.*

#### 6.2.2.6 Rijkswaterstaat (RWS)
Van Rijkswaterstaat is een reactie ontvangen waarin RWS aangeeft zorgen te hebben over de consequenties van het bestemmingsplan voor het hoofdwegennet. RWS vraagt daarom het lopende overleg met de gemeente daarover voort te zetten. Ook vraagt RWS om het lopende overleg over het gewenste fietspad aan de zuidzijde van de De Meernbrug voort te zetten en RWS vraagt om het 'Waterkeringen beperkingengebied Rijk' langs het Amsterdam-Rijnkanaal in de verbeelding en regels van het bestemmingsplan op te nemen. Verder vraagt RWS aandacht voor de onderwerpen bereikbaarheid, geluid en externe veiligheid.

##### 6.2.2.6.1 Bereikbaarheid
RWS geeft aan dat de aannames met betrekking tot minder autoverkeer door bewoners door extra fietsparkeer mogelijkheden en locaties voor deelmobiliteit in de openbare ruimte ambitieus zijn en nog niet zijn bewezen op een zo dicht bij uitvalswegen gelegen locatie.

Het verdiepend onderzoek naar de verkeersafwikkeling heeft zich beperkt tot een aantal kruispunten op basis van statische gegevens. RWS heeft al eerder gevraagd om een onderzoek op gebiedsniveau uit te voeren met inzet van een (microscopisch) dynamisch verkeersmodel en daarbij ook het functioneren van de meest onder extra druk komende aansluitingen op het hoofdwegennet te betrekken.

RWS stelt voor om de verkeersgeneratie op de (aansluitingen op de) snelwegen te monitoren. Een concreet plan heeft RWS daarvoor nog niet ontvangen. Verder wijst RWS er op dat de gemeente aangeeft dat bij constatering van overbelasting af wordt gezien van verdere uitbreiding van de Mobiliteitshub XL en dat het faciliteren van forenzen in de HUB volgens gemeentelijk beleid beperkt kan worden. Daarover heeft RWS de volgende vragen: wat verstaat de gemeente onder overbelasting, accepteert de gemeente die overbelasting, welk gemeentelijk beleid voor forenzen wordt bedoeld, waarom treedt dat pas in die situatie in werking, waarom beperken de maatregelen zich in die situatie daartoe?

*Gemeentelijke reactie*
*De gemeente Utrecht heeft vertrouwen in de werking van het mobiliteitsconcept waarbij ingezet wordt op extra fietsparkeermogelijkheden en deelmobiliteit. Op basis van het gehanteerde gemeentelijke verkeersmodel is onderbouwd dat de toevoeging van het programma in Papendorp aanvaardbaar is en af te wikkelen is op de onderzochte relevante kruispunten.*

*We snappen de zorgen over de doorstroming van het (hoofd)wegennet. Wij steken in op monitoring en op basis daarvan willen wij samen nadenken over maatregelen (op die plekken waar dit uit ons gezamenlijk vooronderzoek het meest voor de hand lijkt te liggen), dit lijkt ons nuttiger dan ons te verdiepen in het dynamisch model. Maatregelen kunnen gericht zijn op de oorzaak van het optreden van effecten of het beter verwerken van het verkeer op de plaats en tijd waar ongewenste effecten optreden. Zowel de monitoring als de maatregelen kunnen de focus leggen op onze gezamenlijke zorg: ontstaat er geen terugslag op het hoofdwegennet?*

*Naar onze mening biedt het inzetten van een dynamisch model geen extra inzicht in de plannen die we*

*beoordelen in deze fase van het planproces, omdat het hier vooral gaat om de directe aansluitingen (poorten) op het rijkswegennet en hier hebben we zoals hierboven beschreven al onderzoek naar gedaan en dit zullen we blijven monitoren.*

*Bij overbelasting gaat het vooral om (structurele) terugslag van wachtrijen op stroomopwaarts gelegen kruisingen of aansluitingen. Wachtrijlengte is dus het sleutelbegrip. Intensiteit in combinatie met de cyclustijd op een geregelde kruising geeft een goed beeld van de verkeersafwikkeling en mate van acceptatie. Aan de hand van de voorgestelde monitoring van de intensiteiten en de gemeenschappelijke bespreking kunnen we komen tot mogelijke aanpassingen. Een uitbreiding van de Mobiliteitshub XL met een 2e fase wordt met dit bestemmingsplan nog niet mogelijk gemaakt.*

*Naar aanleiding van de reactie van Rijkswaterstaat is de volgende verduidelijking toegevoegd aan paragraaf 4.10.10 van de toelichting: "Het monitoren van de verkeersproductie en de consequentie daarvan vindt plaats in het kader van een breder opgezette monitoringstool voor Utrecht Zuidwest."*

#### 6.2.2.6.2 Geluid

RWS geeft enkele aandachtspunten aan waarin rekening gehouden moet worden bij het afronden van het concept van het akoestisch onderzoek.

*Gemeentelijke reactie*
*De opmerkingen van RWS zijn ter harte genomen en betrokken bij het afronden van het akoestisch onderzoek. Het definitieve onderzoek is vervolgens met RWS gedeeld.*

1. RWS geeft aan dat toepassing van een 'geluid dove gevel' nog niet benoemd staat in de planregels. Dat is volgens RWS van belang in verband met het niet wettelijk hoeven toetsen van geluidsbelastingen op dergelijke gevels. Dit maakt het herleidbaar en navolgbaar bij toekomstige wijzigingen aan weg en/of omgeving.

   *Gemeentelijke reactie*
   *In dit bestemmingsplan worden geen dove gevels in de regels vastgelegd. Dit geluidsaspect is geborgd in het bestemmingsplan met de planregel "Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige functie moet vaststaan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), volgens het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt".*

2. RWS geeft aan dat het concept akoestisch onderzoek is bijgewerkt naar versie 1 december 2022. Onder 3.2 wordt gesteld dat uitgegaan wordt van verkeersgegevens vanuit het geluidregister. Dat is correct en geldt ook voor de wegdekverhardingen. RWS vraagt om ook geluidschermen te benoemen en in een figuur te verbeelden. Deze zijn bepalend voor de ruimtelijke planologische invulling.

   *Gemeentelijke reactie*
   *In het akoestisch onderzoek is een figuur met schermen toegevoegd.*

3. RWS geeft aan dat op pagina 40 van de Toelichting de Nota Volksgezondheid wordt aangehaald die inzet op een 'gezonde leefomgeving'. Op pagina 58 wordt gesteld dat 30 km/u wegen niet meegenomen worden in cumulatie van geluid omdat hiertoe geen wettelijke verplichting bestaat. RWS vraagt zich af of een onderbouwing vanuit een analyse van de bronbijdrage in dat verband niet waardevoller zou zijn. Overigens wordt op pagina 17 en 19 gesuggereerd dat er wel gerekend wordt met 30 km/u wegen. Dit lijkt tegenstrijdig, RWS vraagt om dit te verduidelijken.

   *Gemeentelijke reactie*
   *Bij cumulatie volgens de Wet geluidhinder moeten alle wettelijke bronnen meegenomen worden (onder andere 50 km/u of meer wegen). De vast te stellen hogere waarden zullen, overeenkomstig artikel 110a, zesde lid Wet geluidhinder, niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. Bij de beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening hebben wij echter alle wegen meegenomen (dus ook de 30 km/u wegen). Bij de toetsing van de aanvraag omgevingsvergunning zal de geluidwering van de gevels worden gebaseerd op alle bronnen samen. In het definitieve akoestisch onderzoek bij dit bestemmingsplan is hier duidelijkheid over gegeven.*

4. In paragraaf 2.1. van het akoestisch onderzoek is de in het model gekozen standaard bodemfactor niet bekend. Is deze 1, dan is de bodem mogelijk zachter gemodelleerd dan de werkelijkheid. RWS adviseert rond bebouwing waar vaak hardere bodems aanwezig zijn in de vorm van inritten, tegels en parkeerplekken te corrigeren door daar een bodemfactor van 0,5 te gebruiken.

*Gemeentelijke reactie*
*De standaard bodemfactor in het akoestisch onderzoek is 0 (alles akoestisch hard). Alleen zachte (absorberende) gebieden zijn gemodelleerd. Rondom de gebouwen is een bodemfactor van 0.5 in het onderzoek gehanteerd. Er is geen sprake van een onderschatting.*

5. Uit paragraaf 3.1. van het akoestisch onderzoek blijkt dat niet elke woning een geluidluwe gevel heeft. Om er voor te zorgen dat wel elke woning conform gemeentelijk beleid een geluidluwe gevel heeft zijn aanvullende maatregelen gewenst.

   *Gemeentelijke reactie*
   *Iedere woning moet de beschikking hebben over een geluidluwe gevel. Dit is verankerd in de voorwaarden van het hogere waarden besluit en de planregels (door te verwijzen naar het hogere waarden besluit).*

6. Voor realisatie van een goed binnenklimaat is van belang dat de karakteristieke geluidwering van gevels voldoet aan de nieuwbouweisen uit het Bouwbesluit (binnenniveau maximaal 33 dB). Volgens het akoestisch onderzoek is in het huidige plan de gecumuleerde geluidbelasting hoger dan 53 dB. Dit betekent dat er mogelijk extra geluidwerende maatregelen getroffen moeten worden. Daarom is voor de Omgevingsvergunning een gevelweringsonderzoek nodig.

   *Gemeentelijke reactie*
   *Dit is correct, bij de aanvraag omgevingsvergunning moet dit worden aangetoond.*

#### 6.2.2.6.3 Externe veiligheid

1. Het bestemmingsplan Papendorp omvat een groot deel van Papendorp met uitzondering van het gebied Groenewoud waarvoor separaat een bestemmingsplan voor wordt opgesteld. Het bijgevoegde onderzoek naar externe veiligheid beperkt zich echter tot Papendorp Noord. Personendichtheden in de omgeving van de transportassen worden ontleend aan relatief oude bestemmingsplannen (2008-2016) terwijl in het zuidwesten van Utrecht een aanzienlijke verdere verdichting plaatsvindt. Graag inzichtelijk maken hoe ontwikkelingen ook buiten Papendorp Noord onderstaande conclusie zouden kunnen beïnvloeden.

   *Gemeentelijke reactie*
   *In het onderzoek van Antea is een gevoeligheidsanalyse opgenomen waarin het groepsrisico is bepaald met verschillende personendichtheden (extra personen ten opzichte van de bestaande situatie) in het zuid-westelijke deel van Papendorp. Deze dichtheden beïnvloeden de resultaten slechts beperkt. Dit is te verklaren door de relatief grote afstand tot de rijksweg A2. De toelichting is hier niet op aangepast.*

2. De conclusie met betrekking tot het groepsrisico vanuit de A2 voor Papendorp Noord in het bijgevoegde EV-rapport is op grond van de beschreven uitgangspunten oke, maar de beschrijving is niet helemaal compleet. De uitkomst van de beoordeling is dat het groepsrisico niet groter is dan de oriëntatiewaarde, noch is er sprake van groepsrisico dat groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde (dus vervalt de toets op een 10% toename van het GR).

   *Gemeentelijke reactie*
   *De rapportage geeft voldoende inzicht in de hoogte van het groepsrisico en in het rapport wordt ingegaan op de aspecten bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat door de beperkte hoogte van het groepsrisico (<10%) kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. De rapportage in het externe veiligheidsrapport geeft voldoende informatie om de conclusie in de toelichting te onderbouwen. De toelichting is hier niet op aangepast.*

3. Er wordt in het rapport Externe Veiligheid bij tabel 3.2 en 3.3. met betrekking tot het Amsterdam-Rijnkanaal gewezen op invloed van het transport van toxische stoffen maar tabel 3.2. zegt dat dit transport niet plaatsvindt. Overigens wel op de A2 en de A12. Dat staat niet helemaal navolgbaar beschreven in het EV-rapport, maar wel weer in de toelichting. En in de toelichting staat weer niet dat de aanleiding van de beoordeling van het groepsrisico het feit is dat het plangebied binnen 200 meter van een transportroute ligt. Beide informatiebronnen moeten wel minimaal even compleet en gelijkluidend zijn.

   *Gemeentelijke reactie*
   *De hoogte van het groepsrisico en de omvang van het invloedsgebied wordt bepaald door de*

stofcategorieën *en frequenties uit de Handleiding RisicoAnalyses Transport (HART) en de Regeling Basisnet. Omdat ook effecten in de omgeving kunnen optreden door een incident met andere stoffen (toxische gassen of vloeistoffen) zijn deze risico's voor de volledigheid ook meegenomen in de verantwoording van het groepsrisico (zie paragraaf 5.8.2.3 van de toelichting). Voor zowel de rijkswegen als het Amsterdam-Rijnkanaal is in de toelichting toegevoegd dat deze zich binnen 200 meter van het plangebied bevinden. Daarom is inzicht nodig in de hoogte van het groepsrisico. Dit inzicht blijkt uit het onderzoek van Antea.*

#### 6.2.2.7 Provincie Utrecht

De Provincie geeft aan dat over de ontwikkeling van Papendorp binnen het dossier 'Utrecht Nabij', waarbij Rijk, provincie, gemeente Utrecht en de regio samenwerken, al geruime tijd wordt gesproken. Nu de vertaling naar het bestemmingsplanniveau plaatsvindt, is het voor de provincie belangrijk dat de instructieregels uit de provinciale Interim Omgevingsverordening (IOV) goed in het bestemmingsplan worden verwerkt.

De provincie plaatst in haar reactie opmerkingen bij de volgende onderwerpen:

##### 6.2.2.7.1 Nieuwvestiging kantoren

In het bestemmingsplan is nieuwvestiging van maximaal 134.830 m2 b.v.o. aan zelfstandige kantoren toegestaan. Deze omvang is geregeld in artikel 33 in combinatie met de 'overige zone - nieuwvestiging kantoren' die voor het gehele plangebied geldt. Deze regeling past binnen de kaders van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Kantoren.

*Gemeentelijke reactie*
*Goed om te lezen dat we na constructief overleg met de provincie tot een passende regeling zijn gekomen in overeenstemming met de IOV en het PIP. De gemeente Utrecht blijft daarbij wel van mening dat de provinciale verordening onnodige restricties oplegt. De kantorenmarkt in de gemeente Utrecht is wezenlijk anders dan in het overige deel van de provincie Utrecht. Graag ziet de gemeente Utrecht meer flexibiliteit in de provinciale verordening om in project- en gebiedsontwikkelingen met kantoorprogramma te kunnen schuiven en in ieder geval bij knooppuntontwikkelingen kantoorprogramma te kunnen toevoegen. Dit zoals wij ook op 8 juli 2021 in onze zienswijze op het ontwerp van de IOV aan Provinciale Staten van Utrecht hebben aangegeven.*

##### 6.2.2.7.2 Mobiliteit

De mobiliteitsonderwerpen als gevolg van de ontwikkelingen in en rondom het plangebied vindt de provincie belangrijk voor dit bestemmingsplan. De provincie wijst er op dat door middel van een mobiliteitstoets de mobiliteitseffecten in beeld moeten worden gebracht (instructieregel bereikbaarheid IOV). Een onderdeel van het mobiliteitsconcept voor meerdere Utrechtse gebiedsontwikkelingen is de Mobiliteitshub XL die in het plangebied van dit bestemmingsplan wordt gerealiseerd. De consequenties van deze hub zijn voor de provincie nog niet goed te beoordelen. De provincie geeft aan dat het wenselijk is om hier nader met de provincie over te overleggen om dit onderdeel goed in het bestemmingsplan te onderbouwen.

*Gemeentelijke reactie*
*De instructieregel schrijft voor dat de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die de ontwikkeling van Papendorp tot gevolg heeft, een beschrijving van de wijze waarop het plangebied wordt ontsloten voor de verschillende vervoerwijzen en een analyse of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoersnetwerk voor de diverse vervoerwijzen kunnen ontstaan. Als uit deze analyse blijkt dat er mogelijk sprake is van knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoernetwerk, moet een mobiliteitstoets worden uitgevoerd. Binnen deze mobiliteitstoets worden mogelijke oplossingen voor de geconstateerde knelpunten uitgewerkt.*

*De mobiliteitstoets voor bestemmingsplan Papendorp is te vinden in paragraaf 4.10 Verkeer en parkeren. Deze paragraaf is na het ontvangen van de vooroverlegreactie van de provincie verder uitgewerkt. In het plangebied wordt voorzien in een stevig mobiliteitssysteem, waarbij ruimte wordt gegeven aan fietsen en lopen en waar grote investeringen op stapel staan in het OV. Het gebied krijgt hoogwaardig openbaar vervoer en er wordt een Mobiliteitshub XL gebouwd. Uit de mobiliteitstoets (met inbegrip van de uitgevoerde onderzoeken) blijkt dat de verkeersafwikkeling in Papendorp op een goede manier kan plaatsvinden.*

*De verwijzing naar de uitgevoerde mobiliteitstoets is ook toegevoegd bij de toetsing aan het provinciaal beleid (zie paragraaf 2.2.1.2.1).*

#### 6.2.2.7.3 Ontbrekende onderdelen concept bestemmingsplan

De provincie merkt op dat in het concept van het ontwerpbestemmingsplan nog enkele onderdelen ontbreken, zodat de provincie daarover ook geen inhoudelijke reactie kan geven. Zo ontbreken de m.e.r.-beoordeling en de paragrafen over geluid, trillingen, archeologie, circulaire economie en instrumenten duurzaam bouwen en energie.

*Gemeentelijke reactie*
*Op het moment van het toesturen van het concept van het bestemmingsplan waren de benoemde onderdelen nog niet volledig gereed. Ze konden in ieder geval nog niet op de juiste wijze in het bestemmingsplan worden verwerkt. Dat neemt niet weg dat het bestemmingsplan volgens de gemeente voldoende op inhoud uitgewerkt was om een vooroverlegreactie van de provincie te vragen. De provinciale belangen zoals opgenomen in het provinciale beleid en de Interim Omgevingsverordening kwamen namelijk voldoende aan bod in het toegezonden concept zodat de provincie hierop kon reageren. Het bestemmingsplan is voor de volledigheid nogmaals naar de provincie gestuurd nadat de genoemde onderwerpen in het bestemmingsplan zijn verwerkt zodat de provincie een compleet beeld kan vormen over de ontwikkeling van Papendorp.*

#### 6.2.2.7.4 Asfaltcentrale Utrecht (ACU) en industrielawaai

Zoals bij de planbeschrijving al is aangegeven, is het intrekken van de omgevingsvergunning van de ACU van wezenlijk belang om dit plan te kunnen gaan realiseren. In het akoestisch onderzoek voor industrielawaai wordt echter niet duidelijk ingegaan op de juridische status van de zone industrielawaai en of deze gaat wijzigen. Onduidelijk is ook of er al een nieuw zonebesluit is genomen. De volgende passage uit het op 6 december 2022 aan u toegezonden reactie op het voorontwerp bestemmingsplan Groenewoud is ook voor het bestemmingsplan Papendorp relevant. Daar waar Groenewoud staat kan in dit geval Papendorp worden gelezen.

"*De ACU is een provinciale inrichting. De bestaande omgevingsvergunning van de asfaltcentrale (ACU) heeft nog steeds rechtskracht. In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan zal de intrekking van deze omgevingsvergunning bij de vaststelling van het bestemmingsplan Groenewoud geregeld moet zijn. Temeer omdat bij de geluidberekeningen die voor de woningbouw in het plan Groenewoud zijn opgesteld al is uitgaan van een situatie waarbij de asfaltcentrale (ACU) is beëindigd. De vergunninghouder KWS heeft de RUD Utrecht recentelijk geïnformeerd daartoe een verzoek tot intrekking van de omgevingsvergunning in te dienen. Ik wil u verzoeken om aan te geven hoe u het proces richting intrekking van de omgevingsvergunning voor de asfaltcentrale (ACU) wil gaan vormgeven mede in relatie tot de bestemmingsplanprocedure.*

*Het is mij bovendien niet duidelijk of het intrekken van de omgevingsvergunning van de ACU dan ook tot aanpassing van de geluidcontour industrielawaai gaat leiden. Een nieuw zonebesluit is mogelijk nodig. Een aanpassing van de geluidcontour zal, zover ik dat kan overzien, dan ook uiterlijk bij de vaststelling van het bestemmingsplan Groenewoud rechtskracht moeten krijgen. Ik verzoek u ook aan te geven of aanpassing geluidcontour nodig is voor de beoogde woningbouw en zo ja, op welke wijze u het aanpassen van de geluidcontour industrielawaai vorm wilt gaan geven mede in relatie tot de bestemmingsplanprocedure.*"

*Gemeentelijke reactie*
*De uitvoerbaarheid van de planontwikkeling in Papendorp moet (in de toelichting bij) het bestemmingsplan Papendorp aannemelijk worden gemaakt. De onderhandelingen over het definitief staken van de activiteiten van de ACU zijn vergevorderd. Daarmee is het voldoende aannemelijk dat de ACU verdwijnt. Voor het bestemmingsplan hoeft dat ook niet per direct te gebeuren, het kan ook tijdens de planperiode gebeuren. Zolang de ACU nog niet definitief beëindigd is, kunnen nieuwe woningen nog niet in gebruik genomen worden. Het bestemmingsplan bevat daarvoor regels. Voor de garantie van een goed woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen geldt altijd: eerst de ACU weg en dan pas kan er gewoond worden. Dat de ACU nu nog aanwezig is (c.q. over een milieuvergunning beschikt), is zo geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.*

*De geluidzone van het industrieterrein waar de ACU onderdeel van uitmaakt, geeft geen directe planologische onmogelijkheden om woningen (en andere geluidgevoelige bestemmingen) binnen de geluidzone van het industrieterrein planologisch mogelijk te maken. In het bestemmingsplan Papendorp is de geluidzone vastgelegd waar de bedrijven op het industrieterrein rekening mee moeten houden (de geluidzone regelt dat buiten de zone de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein niet meer mag zijn dan 50 dB(A)). Ten opzichte van het geldende bestemmingsplan voor Papendorp is in het nieuwe bestemmingsplan Papendorp de geluidzone ook opgenomen op het terrein van KWS. Dit omdat het bestemmingsplan Papendorp hier geen bedrijven (grote lawaaimakers) meer mogelijk maakt.*

*Wanneer de (industrieterrein)bestemming van de ACU opgeheven is (buiten het plangebied van bestemmingsplan Papendorp) en de milieuvergunning is ingetrokken, heeft de geluidzone (voor wat betreft de ACU) geen betekenis meer. De geluidzone voor het resterende deel van het industrieterrein Hooggelegen kan dan hierop worden aangepast.*

#### 6.2.2.7.5 Geluid

Naast industrielawaai zijn ook diverse andere geluidbronnen relevant. Er ontbreekt in de toelichting nog een geluidparagraaf.

*Gemeentelijke reactie*
*De opmerkingen van de provincie zijn ter harte genomen. Met de aandachtspunten die de provincie in haar reactie geeft, is het akoestisch onderzoek afgerond.*

1. Ondanks de hoge geluidbelasting van alle kanten worden er weinig tot geen geluidbeperkende maatregelen zoals geluidsschermen uitgevoerd en de keuze voor geluidbeperkende maatregelen zijn vanwege het flexibele karakter van het plan nog niet expliciet benoemd. Er wordt hiervoor naar het besluit hogere waarden gewezen. Ik adviseer u om dit besluit ook in de planregels op te nemen én om dit (nog te nemen) besluit te gaan handhaven.

   *Gemeentelijke reactie*
   *Een verwijzingen naar het hogere waarden besluit met de daarin genoemde voorwaarden is opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan: "Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige functie moet vaststaan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (hogere waarde), volgens het besluit Hogere waarde met inachtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt". Dit geldt dan uiteraard alleen voor de functies waar gebouwen met geluidgevoelige functies (volgens de Wet geluidhinder) mogelijk zijn*.

2. Naar verwachting zal een groot aantal woningen niet kunnen voldoen aan de WHO-advieswaarden voor het geluid wegverkeer. De (akoestische) leefbaarheid binnen het plangebied staat hier sterk onder druk en dat vraagt om mitigerende maatregelen. Daarnaast wordt in de Wet geluidhinder gerekend met een stille bandenaftrek die niet meer toegepast gaat worden in de Omgevingswet omdat dit een te optimistische inschatting blijkt te zijn. Ik adviseer u om in het kader van een goede ruimtelijke ordening, voor de gecumuleerde geluidhinder en het beoordelen van geluidluwe gevels met dit aspect rekening te houden.

   *Gemeentelijke reactie*
   *Het akoestisch onderzoek valt onder de regels van de huidige wet en is ook met het RMG2012 bepaald. De beoordeling van de luwe gevels gebeurt ook volgens bestaand beleid (zonder voor te sorteren op mogelijke wijzingen onder de nieuw wet (zoals windroos, gewijzigde emissies, geen aftrek etc.)).*

3. Verder is beperkt aangegeven op welke wijze geluidluwe gevels leefbaar worden geacht. Ook daarbij geldt dat als deze gevels als aangenaam (zoals zicht op groen) kunnen worden beschouwd er minder geluidhinder wordt ondervonden. Als alle akoestische geluid reducerende maatregelen of mogelijkheden uitgeput zijn, kan ook nog inschat worden wat de positieve bijdrage van niet-akoestische maatregelen aan de leefbaarheid kunnen zijn.

   *Gemeentelijke reactie*
   *In het geluidbeleid van Utrecht is een gevel geluidluw als voor alle bronnen aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Dit komt nagenoeg overeen met de WHO normen hetgeen als goed wordt aangemerkt. Het definitieve akoestisch onderzoek geeft inzicht over luwe gevels. De gemeente Utrecht is een groot voorstander van groen in de nabijheid van woningen. In Papendorp wordt daarom groen toegevoegd.*

4. In de toelichting wordt gesproken over de akoestische planbijdrage bij bestaande woningen nabij het plangebied en nabij de ontsluitende wegen. Daarbij wordt een toename van 1,5 dB als toelaatbaar geacht er is verder niet gekeken of er kansen zijn om de (akoestische) impact van het plan op de omgeving te verminderen of te verbeteren. Naar de mening van de provincie moet bij elke toename (ook < 1,5 dB) gemotiveerd worden waarom er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij kunnen ook kansen en positieve effecten in beeld gebracht worden.

   *Gemeentelijke reactie*
   *Buiten het plangebied zijn er geen noemenswaardige effecten bij bestaande woningen.*

5. Voor veel woningen zal een procedure hogere waarden gevolgd worden vanwege verkeerslawaai en industrielawaai. De provincie adviseert om in de toelichting hierop in te gaan. De voorwaarden voor geluidluwe gevels etc. kunnen in planregels geborgd worden. Ook voor overschrijdingen in tijdelijke situaties (vanwege bijvoorbeeld fasering in de uitwerking van de plannen) adviseert de provincie om dit juridisch vast te leggen en extra geluidwering aan te

bieden voor de woningen, zodat er altijd binnen de woningen een goed woon- en leefklimaat is.

*Gemeentelijke reactie*
*Dit is geregeld in het bestemmingsplan (zie reacties bij de andere punten). Omdat er sprake is van toelatingsplanologie moet ook bij de fasering voldaan worden aan de gestelde eisen van het hogere waarden besluit.*

#### 6.2.2.7.6 Regionaal OV- Bus

Met betrekking tot het verbeteren van een aansluiting van regionaal OV van/naar Station Utrecht CS is het van belang om regionale lijnen of verbindingen die van grote regionale betekenis zijn (zoals snelbussen Breda- Gorinchem-Utrecht, en Rotterdam-Sliedrecht-Utrecht CS) een snelle en comfortabele route te bieden. Daarvoor is het beter benutten van de aanwezige vrije businfrastructuur in Papendorp (busbaan Leidsche Rijn - Marinus van Tyrusviaduct-Orteliusweg-Prins Clausbrug e.v. voorts zuidradiaal-OV) een belangrijk uitgangspunt. Dit staat ook in ons OV-Netwerkperspectief zoals als beleidsuitwerking vastgesteld door Provinciale Staten (PS). Een nieuwe aansluiting voor bussen die nu of in de toekomst gebruik maken van de rijksweg A2 geeft een directere verbinding op de zuidradiaal-OV. Een dergelijke nieuwe aansluiting met vrije businfrastructuur is nu met partners specifiek in het kader van de Bus Rapid Transit (BRT) verbinding Breda-Gorinchem-Utrecht (BGU) in onderzoek (onder andere de variant aansluitend op Marinus Tyrus viaduct en/of via de bestaande afrit Papendorp 8a). Zorg bij domein mobiliteit is dat het concept bestemmingsplan bepaalde varianten van een nieuwe aansluiting (met name die via de bestaande afrit Papendorp 8a) met vrije businfrastructuur (vrije busbaan direct vanaf rijksweg A2) moeilijk inpasbaar zo niet onmogelijk maakt. Ook over dit onderwerp blijft het domein mobiliteit graag met u in gesprek. Voor het aanbieden van het ontwerp bestemmingsplan zou duidelijkheid moeten bestaan over het genoemde zorgpunt.

*Gemeentelijke reactie*
*Op dit ogenblik loopt ontwerpend onderzoek naar de mogelijkheden van het beter benutten van de aanwezige vrije bus infrastructuur in Papendorp. Het benutten van de afslag 8A is daarbij een van de opties. Voor de gemeente Utrecht is bij alle te onderzoeken varianten een belangrijk uitgangspunt dat de Mobiliteitshub XL gerealiseerd kan worden conform de wijze waarop dit in het concept van het bestemmingsplan Papendorp is aangegeven. De voortgang van de woningbouw in Groenewoud, Papendorp Noord, Beurskwartier en de Merwedekanaalzone is afhankelijk van het tijdig gereed komen van de Mobiliteitshub XL. De realisatie van de Mobiliteitshub XL is bovendien mogelijk doordat het Rijk een aanzienlijke subsidie heeft verstrekt in het kader van versnelling van de woningbouw.*

*Het aanpassen van het bestemmingsplan om de varianten met een nieuwe aansluiting via de afrit 8a met vrije businfrastructuur open te houden is voor de gemeente Utrecht geen optie omdat dit tot een aanzienlijke vertraging in de realisatie van de Mobliteitshub XL leidt. Het overleg met de provincie over het regionale OV wordt voortgezet.*

#### 6.2.2.7.7 Tramverbinding, algemeen

In artikel 13 (verkeer) in lid 2 sub 2 van de bestemmingsplanregels zijn binnen de aanduiding 'openbaar vervoer' hoogwaardig openbaar vervoerbanen voor de bus of een trambaan toegestaan. De aanduiding 'openbaar vervoer' loopt van de wijk Kanaleneiland over de Churchillaan en Orteliuslaan richting Rijnvliet in de wijk Leidsche Rijn. In de naastgelegen wijken is de bestaande HOV-baan enkel als busbaan bestemd. [Zie de bestemmingsplannen HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland (2016) en het bestemmingsplan Rijnvliet (2016).] Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zullen nut en noodzaak van een trambaan op de HOV- baan in Papendorp aangetoond moeten worden, mede in relatie tot de hiervoor genoemde bestemmingsplannen. Bovendien heeft de aanleg van trambaan consequenties voor de exploitatie van (regionale) buslijnen die hiervan gebruik maken, omdat enkel een busbaan of een trambaan binnen de aanduiding 'openbaar vervoer' zijn voorzien. Ook dit onderdeel zal in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing nader uitgewerkt moeten gaan worden.

In de MIRT-verkenning OV en Wonen van eind 2022 is aangegeven dat de Papendorplijn in samenhang met de Merwedelijn wordt meegenomen in zeef 2. Naar de Papendorplijn vindt de komende jaren nog nader onderzoek plaats. Het lijkt beter dit onderzoek af te wachten voordat de trambaan planologisch mogelijk wordt gemaakt. Ook op dit onderdeel zou ik graag een aanvullende reactie willen ontvangen.

*Gemeentelijke reactie*
*De realisatie van de trambaan is een gewenste ontwikkeling voor Papendorp en de stad Utrecht. Het geldende bestemmingsplan voor Papendorp maakt de aanleg van een tramlijn in het plangebied al mogelijk. Ook bij de aanleg van de huidige busbaan is rekening gehouden met de mogelijke toekomstige aanleg van een tramverbinding over het tracé van de HOV-busbaan. Sinds 1995 onderzoekt de gemeente*

*Utrecht al de mogelijkheden om een tramlijn in het plangebied te realiseren. Met het nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp willen wij geen extra beperkingen introduceren voor de gewenste realisatie van de nieuwe trambaan. Ruimtelijk is de trambaan goed inpasbaar in het plangebied van het bestemmingsplan Papendorp. De trambaan is niet 'bij recht' mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Papendorp. Een omgevingsvergunning is nodig om de trambaan aan te leggen en te gebruiken. De omgevingsvergunning wordt alleen verleend onder concrete voorwaarden voor geluid en trillingen. Die voorwaarden borgen een goed woon- en leefklimaat (in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening') voor de functies in de omgeving van de trambaan. De feitelijke aanleg van een trambaan is van veel factoren afhankelijk, zoals financiering en exploitatie-afspraken met de provincie. Naar onze mening is het goed (in het kader van een goede ruimtelijke ordening) dat wij in de huidige concrete planontwikkeling van Papendorp al rekening houden met de mogelijke aanleg van een tramverbinding over het tracé van de huidige HOV-busverbinding in Papendorp.*

#### 6.2.2.7.8 Tramverbinding, milieuaspecten

In het bestemmingsplan Papendorp is in de regels enkel aandacht besteed aan de milieuaspecten geluid en trillingen. Deze milieuaspecten worden pas verder afgewogen bij de omgevingsvergunning, dus nadat het bestemmingsplan is vastgesteld. Zie hiervoor regel 13.3.4 (omgevingsvergunning trambaan). Andere relevante milieuaspecten bij bebouwing langs lokale spoorwegen (trams) te weten a) elektromagnetische straling en b) emissies van koper- en ijzerslijpsel zijn bovendien niet meegenomen. Artikel 4.37 IOV over lokale spoorwegen verwijst hier naar deze aspecten.

Ik zou graag willen weten waarom u van mening bent dat onderzoek naar de milieuaspecten van een omvangrijke ontwikkeling zoals de aanleg van een trambaan kan worden doorgeschoven naar de omgevingsvergunning. Mijn voorkeur is dat dit onderzoek in het kader van het bestemmingsplan zelf plaatsvindt.

Bovendien heb ik over de nu door u gehanteerde uitgangspunten nog enkele aanvullende opmerkingen. Voor een mogelijke tramverbinding wordt voor het tramgeluid op de woningen heeft u nu 5 dB extra gereserveerd. Dit is echter niet met berekeningen gestaafd en onduidelijk is of hieraan voldaan kan worden. Dit lijkt mij onwenselijk. Voor de trillinghinder is nu ook niets onderzocht maar is ook anderszins niets meegenomen. In de regels staat enkel een toetsingskader voor bestaande gebouwen. U gaat volgens artikel 13.3.4 lid 2 bij een toekomstige afweging uit van de streefwaarde A2 van de SBR-richtlijn. In het op 2 februari 2023 vastgestelde bestemmingsplan Lombokplein heeft uw raad voor trillinghinder van (bestaande en nieuwe) gebouwen langs een trambaan echter een ander toetsingskader opgenomen. In de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 16 lid 4 van dat bestemmingsplan hanteert uw raad voor zowel nieuwe als bestaande gebouwen de streefwaarden richtlijn B van Stichting Bouwresearch (SBR). Graag zou ik een toelichting willen waarom u bij het bestemmingsplan Papendorp afwijkt van het toetsingskader van het door uw raad vastgestelde bestemmingsplan Lombokplein. Overigens gelden bij het Lombokplein voor nieuwe bebouwing nog aanvullende voorwaarden uit een door GS op 14 juni 2022 verleende ontheffing van artikel 4.37 IOV.

*Gemeentelijke reactie*
*Een gedegen onderzoek naar concrete (mogelijke) geluid- en trillingseffecten van een tramverbinding is nu nog niet mogelijk. Het is op dit moment bijvoorbeeld nog niet bekend welke baanconstructie en welk type tram wordt gebruikt. Ook is niet duidelijk met welke snelheid en met welke frequentie er gereden gaat worden. Een onderzoek, voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, zou daarom op te veel aannames berusten om de trambaan zonder omgevingsvergunningplicht toe te kunnen staan. Dit is dan ook de reden dat de concrete beoordeling van trillingen- en geluidseffecten is 'doorgeschoven'. In het bestemmingsplan is geregeld dat er eerst een omgevingsvergunning nodig is om de tram te mogen aanleggen en te gebruiken.*

*Op basis van ervaringen bij andere tramverbindingen in Utrecht is duidelijk dat de tramverbinding in Papendorp goed uitvoerbaar is. Ook is het goed mogelijk om een goed woon- en leefklimaat voor omliggende functies te behouden. Om de belangen van derden goed (publiekrechtelijk) te borgen, hebben wij beoordelingsregels in het bestemmingsplan opgenomen. Op basis daarvan wordt getoetst of een omgevingsvergunning voor de tramverbinding afgegeven kan worden (dit in plaats van de tramverbinding 'bij recht' toe te staan zoals nu het geval is in het geldende bestemmingsplan voor Papendorp). De te bepalen kwaliteit voor geluid en trillingen is helder (dit staat in de regels van het bestemmingsplan) en dit is randvoorwaardelijk voor het verlenen van de omgevingsvergunning.*

*De provincie verwijst in haar reactie naar artikel 4.37 IOV lokale spoorwegen; dit artikel verwijst echter uitsluitend naar bestaande aangelegde tramverbindingen en de instructieregel is daarom niet van toepassing bij de toetsing van het bestemmingsplan aan de provinciale verordening. Voor de in de provinciale reactie genoemde 'andere milieuaspecten' (elektromagnetische straling en emissies van koper- en ijzerslijpsel) zijn er gelet op de aard van de toegelaten functies en op basis van de ervaringen bij bestaande trambanen geen significant negatieve effecten te verwachten en daarom is het niet nodig om beoordelingsregels in het bestemmingsplan op te nemen.*

*De provincie verwijst naar een akoestische reserveringsruimte tot 5 dB voor de tram in het concept van het bestemmingsplan. Inmiddels is dit aangepast naar een reserveringsruimte van 3 dB. Op basis van ervaringen bij andere tramverbindingen zou dit voldoende mogelijkheden moeten geven om de trambaan aan te kunnen leggen en te exploiteren. Aan de andere kant blijft met de reserveringsruimte de geluidsbelasting op de omliggende, geluidgevoelige functies (in de toekomstige situatie) aanvaardbaar. Daar blijft sprake van een goed woon- en leefklimaat.*

*Nadat het concept van het bestemmingsplan met de provincie is gedeeld, is de regeling voor de tram aangescherpt. De regeling is daarbij ook meer in overeenstemming gebracht met de regeling in het bestemmingsplan Lombokplein, waar de provincie aan refereert. Daarnaast zijn verdere verbeteringen aangebracht in de regeling voor een betere beoordeling van de geluid- en trillingsaspecten van de toekomstige tramverbinding (in het kader van de omgevingsvergunningplicht).*

#### 6.2.2.7.9 Detailhandel

Binnen de bestemming Wonen is geen maximumoppervlak voor het aantal $m^2$ b.v.o. detailhandel opgenomen. In het door Bureau Stedelijke planning opgestelde rapport 'Visie voorzieningen (2020) Papendorp Noord' van 18 september 2020 (bijlage 2 van de toelichting) is echter al berekend dat het maximale scenario voor het commerciële aanbod tussen de 2.750 $m^2$ en 3.450 $m^2$ w.v.o. ligt.

Artikel 9.18 lid 2 onder a, IOV, onderwerp detailhandel bepaalt dat buiten de aanduiding bestaand winkelgebied, van toepassing voor Papendorp, detailhandel alleen mag worden toegevoegd als daar een aantoonbare behoefte bestaat als gevolg van een wijziging van een bestemmingsplan dat voorziet in grootschalige toevoeging van woningen of andere stedelijke ontwikkeling. Een grootschalige toevoeging van woningen of andere stedelijke ontwikkeling lijkt de provincie in dit geval goed te motiveren. De provincie vraagt om het oppervlak aan detailhandel binnen de bestemming Wonen in lijn te brengen met artikel 9.18 IOV.

*Gemeentelijke reactie*
*Conform het verzoek van de provincie is het aantal $m^2$ b.v.o. vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan in de functies Wonen en Mobiliteitshub.*

#### 6.2.2.7.10 Bodem en ondergrond

De provincie geeft aan dat de gemeente Utrecht momenteel werkt aan een bodemenergieplan om de ondergrond in het plangebied optimaal te benutten voor bodemenergie, rekening houdend met andere belangen. De provincie vindt dat aanvulling van paragraaf 5.10. Bodem en Ondergrond bij 2 Plansituatie (Overig en Bodemenergie') op dit onderdeel gewenst is.

De provincie is bevoegd gezag voor open bodemenergiesystemen. Het provinciale beleid sluit in de bufferzone open bodemenergiesystemen in het tweede watervoerende pakket niet uit, mits wordt bijgedragen aan de gebiedsgerichte sanering of deze sanering in ieder geval niet wordt bemoeilijkt. In paragraaf 5.10.2 van de toelichting is opgenomen dat de gemeente niet wil dat de beschermende werking van de slecht doorlatende laag tussen eerste en tweede watervoerende pakket wordt doorboord. Gemeente en provincie werken inmiddels samen aan een project om te onderzoeken of en op welke wijze gebruik van het tweede watervoerende pakket veilig en verantwoord mogelijk is.

*Gemeentelijke reactie*
*Voor de energievoorziening van Papendorp worden bodemenergiesystemen (WKO's) aangelegd. De bestaande WKO's zijn tot nu toe in het 1e watervoerend pakket (hierna: WvP) aangelegd. Bodemenergiesystemen in Papendorp worden bij voorkeur ook bij toekomstige ontwikkelingen aangelegd in het 1e WvP. Als dit niet mogelijk is, kan onder voorwaarden eventueel een bodemenergiesysteem worden aangelegd in het 2e Wvp.*

*Op basis van de Waterwet is de provincie bevoegd gezag voor de vergunningverlening van een open bodemenergiesysteem waarbij grondwater wordt onttrokken. Hierbij wordt rekening gehouden met het gevaar van onderlinge interferentie. De vergunningverlening is ook van belang voor de borging van de kwaliteit van bodem en grondwater.*

*Conform het verzoek van de provincie is paragraaf 5.10 Bodem en ondergrond hierop aangevuld.*

#### 6.2.2.7.11 Overstroombaar gebied

Bij het overzicht provinciaal beleid mist de provincie de instructieregel overstroombaar gebied (artikel 2.10 IOV). De provincie vraagt om overeenkomstig de instructieregel ook aandacht te geven aan dit onderwerp.

*Gemeentelijke reactie*
*De aangehaalde instructieregel bepaalt dat in een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met overstromingsrisico's. Binnendijks geldt dat voor kwetsbare en vitale objecten en woonwijken en bedrijventerreinen. Buitendijks is dit ook van toepassing op individuele woningen en bedrijven. De motivering bij een bestemmingsplan moet een beschrijving bevatten van het gemeentelijke beleid*

*hiervoor en van de wijze waarop met het overstromingsrisico is omgegaan.*

*Conform het verzoek van de provincie is paragraaf 2.2 (provinciaal beleid) aangevuld met een toets aan de instructieregel in artikel 2.10 IOV.*

# Hoofdstuk 7 Juridische toelichting

## 7.1 Inleidende regels (hoofdstuk 1 van de regels)

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen die een verduidelijking nodig hebben verklaard.

Artikel 2 Wijze van meten
De regels in dit artikel maken duidelijk hoe de gemeente gaat meten als er in een regel een bepaalde maat staat, zoals een bouwhoogte.

De verplichte "Anti-dubbeltelregel" uit het Besluit ruimtelijke ordening is in artikel 2, lid 2.5, opgenomen. Deze regel voorkomt dat steeds vanuit de feitelijke situatie van het heden wordt gemeten. Als een bewoner bijvoorbeeld 60% van zijn tuin mag volbouwen en dat ook heeft gedaan, ontstaat een nieuwe tuin. Deze regel verhindert dat de bewoner nu ook weer 60% van de nieuwe, kleinere tuin mag volbouwen.

## 7.2 Functies (bestemmingen) (hoofdstuk 2 van de regels)

### 7.2.1 Inleiding

In Hoofdstuk 2 van de regels zijn bij elke functie (bestemming) regels opgenomen waarin het doel van de functie is vastgelegd.

In het eerste lid van het artikel dat bij een functie hoort, staat de beschrijving van het doel van die functie. De activiteiten die bij een functie horen, worden in de regels vaak globaal beschreven. Niet elke denkbare activiteit is benoemd. Dat kan niet en als het al zou kunnen dan zou het bestemmingsplan onnodig star worden. Als de regel de functie wonen uitgebreid zou beschrijven, bijvoorbeeld: de functie wonen is bedoeld als een locatie waar personen die deel uitmaken van een huishouden eten, drinken en slapen, is niet duidelijk of je er ook mag gitaarspelen of plantjes mag houden in de vensterbank en ook niet of je een hotel mag beginnen in een huis, want een huishouden op vakantie kan in een hotel eten, drinken en slapen.

Om richting te geven aan de uitleg van de beschrijving van het doel, maken artikelleden die volgen op die beschrijving met voorbeelden duidelijk welke activiteiten bij de functie passen of welke activiteiten in ieder geval niet passen.

De meeste artikelen in dit hoofdstuk hebben dezelfde, vaste opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie;
2. regels die voorbeelden geven van passende activiteiten, om het doel te verduidelijken, soms aangevuld met activiteiten die in een speciaal geval zijn toegestaan, bijvoorbeeld op een plek die op de plankaart is aangegeven;
3. regels die activiteiten verbieden; het gaat dan om activiteiten die op de locatie van de functie zeker niet wenselijk zijn en waarover geen discussie mag ontstaan of die wel of niet passen bij de functie.

Elke functie heeft in elk geval een regel waarin het doel wordt beschreven. De regels die onder 2 en 3 genoemd zijn, zijn weggelaten, als ze voor een functie niet nodig zijn. Het is bijvoorbeeld wel duidelijk dat een café niet past in de functie Maatschappelijk. De regel '*de activiteit horeca mag niet*' is daar niet opgenomen. Bij een andere functie is dat niet zonder meer duidelijk. Daarom kan bij die functie wel een regel met een horecaverbod opgenomen zijn.

In lid 26.2 (*activiteiten die in het algemeen niet mogen*), van Artikel 26 (*activiteiten die niet zijn toegestaan*), staan activiteiten opgesomd die niet mogen op grond van de functie, behalve als de regels bij de functie expliciet aangeven dat de activiteit wel mag. In de regels bij de functies zijn de activiteiten die verboden zijn op basis van lid 26.1 (*een activiteit moet passen bij het doel van functies*), niet nogmaals opgenomen.

De artikelen met regels over een functie die beschermd moet worden, zoals belangrijke leidingen, hebben de volgende opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie;
2. activiteiten die bij de functie passen;
3. bescherming van de locatie; de bescherming bestaat meestal uit regels die de activiteiten

bouwen en grondwerk verbieden.

### 7.2.2 Voorwaardelijke verplichtingen om woningen te mogen gebruiken

De functies Gemengd - 1, Gemengd - 3 en Wonen maken de bouw van woningen mogelijk. Vanwege nog aanwezige, maar later wel verdwijnende bedrijven zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen voor het in gebruik mogen nemen van de nieuwe woningen. Zoals toegelicht, in paragraaf 5.3 Bedrijven en milieuzonering, kunnen twee bedrijven nog aanwezig zijn als dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp in werking treedt. Afhankelijk van de inwerkingtreding van bestemmingsplan Groenewoud is dat, in het geval van de asfaltcentrale aan de Groenewoudsedijk 10, mogelijk nog een korte periode op basis van bestemmingsplan Nedal KWS en daarna alleen nog op basis van overgangsrecht. Voor het recyclingbedrijf aan de Groenewoudsedijk 5 geldt dat die, met de inwerkingtreding van de bestemmingsplan voor Papendorp, gelijk alleen nog maar op basis van overgangsrecht aanwezig mag zijn.

Om te zorgen voor een goed woon- en leefklimaat is voor de nieuw te bouwen woningen bepaald dat ze pas gebruikt mogen worden als de bedrijven weg zijn of als de bedrijfsactiviteiten daarvoor voldoende gekrompen zijn. De woningen mogen dus wel gebouwd (en dus vergund worden), maar het gebruik is alleen onder voorwaarden toegestaan. De voorwaarden houden in dat de afstand tot het terrein van de asfaltcentrale minimaal 200 meter moet zijn. De locatie van het terrein is op een kaart in de bijlagen bij de regels aangegeven.

Een groot deel van de geplande woningen staat binnen 200 meter tot de locatie van de asfaltcentrale. Op twee manieren kunnen woningen die op kortere afstand worden gebouwd, toch in gebruik worden genomen. De eerste mogelijkheid is dat de bedrijfsactiviteiten op het terrein zo verkleind zijn dat de afstand tussen een woning en de locatie waar de nu nog bestaande bedrijfsactiviteiten aanwezig zijn, minimaal 200 meter is. De andere mogelijkheid is dat met akoestisch onderzoek wordt nagegaan hoe hoog de geluidsbelasting is van de nog resterende bedrijfsactiviteiten. De normen die daarvoor gelden, zijn ontleend aan de VNG-brochure Bedrijven en milieuzoneringen. Als de geluidsbelasting laag genoeg is, voor een goed woon- en leefklimaat, mag een woning ook in gebruik worden genomen, ook als de afstand tot de bedrijfsactiviteiten kleiner is dan 200 meter.

Hierbij geldt voor de locatie van het recyclingbedrijf en de bijbehorende milieuzone van 50 meter een aanvullende regel. Woningen mogen daar, binnen de straal van 200 meter tot het terrein van de asfaltcentrale, pas in gebruik genomen worden als het recyclingbedrijf beëindigd is en niet hervat kan worden (op basis van overgangsrecht). De locatie waarvoor dit geldt, is met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – bedrijfsbeëindiging' op de plankaart aangegeven.

### 7.2.3 Onderdoorgangen

Binnen meerdere functies zijn locaties aangewezen met de aanduiding 'onderdoorgang'. Dit komt terug in de regels voor bouwactiviteiten in die functies. Voor locaties met de aanduiding 'onderdoorgang' is bepaald dat hier op de eerste bouwlaag niet gebouwd mag worden. Daarboven (of daaronder) mag wel een gebouw aanwezig zijn. Het volgende uitgangspunt voor Papendorp wordt hiermee in het bestemmingsplan vastgelegd: de bebouwingsblokken langs de noordoostzijde van de Orteliuslaan en de verlenging daarvan richting het noorden, staan op de begane grond op één lijn (in elkaars verlengde). Daarboven, vanaf de eerste verdieping, mogen de gebouwen uitkragen, dus 'overhangen' en dichter naar de weg komen.

Ook op andere locaties worden er onderdoorgangen gemaakt. Dit zijn locaties waar verkeersverbindingen gepland zijn en waarboven gebouwd mag worden. Dit is bijvoorbeeld het geval in Groenewoud Noord waar langs de noordgrens een langgerekt blok woning wordt gebouwd. Ongeveer in het midden van dit blok is een onderdoorgang gepland voor langzaam verkeer en voor het beperkte autoverkeer van en naar de woningen in het middengebied van Groenewoud Noord. Dit doet zich ook voor in de Mobiliteitshub XL en bij de bouwblokken in de Taats. De locaties van deze onderdoorgangen zijn niet specifiek vastgelegd in het bestemmingsplan (er is geen aanduiding onderdoorgang voor opgenomen).

### 7.2.4 Plinten

Voor locaties met de functies 'Gemengd - 1', 'Gemengd - 3' en 'Wonen' is voorzien in 'plintfuncties'. In de plinten van gebouwen, op de begane grond, zijn commerciële functies mogelijk. Vaak gaat het om dienstverlenende functies. Daarboven zijn woningen aanwezig. Dit draagt bij aan de realisatie van het gemengde woon-werkgebied Papendorp.

### 7.2.5 Bruggen

Binnen het plangebied zijn twee bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal aanwezig: de Prins Clausbrug (Bevrijdingslaan) en de Meernbrug (Ds. Martin Luther Kinglaan). Bij het toewijzen van functies aan de locaties van de bruggen is uitgegaan van de functie die op maaiveld aanwezig is. De bruggen, die voor de grootste delen boven maaiveld hangen, zijn binnen die functies met de aanduiding 'brug' geregeld. Op de plek van het kanaal hebben de bruggen daarom bijvoorbeeld de functie 'Water'. Binnen die functie zijn kruisingen voor wegverkeer mogelijk.

Voor een nieuwe fietsverbinding, vanaf Papendorp richting de binnenstad, wordt langs de zuidkant van de bestaande Meernbrug een nieuwe fietsbrug gemaakt. In deze nieuwe brug is ook voorzien met de aanduiding 'brug'. De aanduiding is breder dan de bestaande brug, zodat er voldoende ruimte is voor de realisatie van de nieuwe fietsbrug.

Ook worden in het plangebied twee nieuwe bruggen gemaakt voor langzaam verkeer. Het gaat om een brug tussen de Mobiliteitshub XL en het meest noordelijke bouwblok in De Taats. Ook is een nieuwe fiets- en voetgangersbrug gepland over de afrit 8a van de rijksweg A2. Voor beide bruggen is de aanduiding 'langzaam verkeer' aangegeven op de verbeelding.

### 7.2.6 Windhinder en windgevaar

In de functies waar gebouwen van 30 meter en hoger gebouwd kunnen worden, zijn in de bouwregels voorwaarden opgenomen voor windhinder en windgevaar. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet, op basis van onderzoek, beoordeeld worden of het windklimaat rondom een gebouw aan vier kwaliteitseisen voldoet. Deze voorwaarden staan in onderdeel 1 van het betreffende artikel over windhinder en windgevaar. Welke criteria van toepassing zijn, is afhankelijk van de (geplande) invulling rondom een gebouw. Hier is een onderscheid is gemaakt in de activiteiten 'doorlopen', 'slenteren' en 'langdurig zitten'. Dat is de indeling van activiteiten uit de NEN 8100. Die NEN-norm is een algemeen aanvaarde norm voor de beoordeling van het windklimaat in een gebouwde omgeving.

Onderdeel 2 van het betreffende artikel over windhinder en windgevaar regelt dat voor de beoordeling van de voorwaarden van onderdeel 1 getoetst moet worden aan de NEN 8100.

Als er maatregelen nodig zijn om aan de voorwaarden voor windhinder en windgevaar te voldoen, kunnen daarvoor voorschriften in de omgevingsvergunning worden opgenomen. Onderdeel 3 van het betreffende artikel over windhinder en windgevaar regelt die mogelijkheid. Hoe met windhinder en windgevaar wordt omgegaan in dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp is verder toegelicht in paragraaf 5.22 Windklimaat.

### 7.2.7 Parkeren in Papendorp Noord

Ruimtelijk uitgangspunt voor Papendorp Noord is dat het parkeren van auto's uit het zicht en niet op maaiveld plaatsvindt. Auto's worden in garages geparkeerd, vooral in de nieuwe mobiliteitshub. Daarnaast is, op maaiveld, wel voorzien in parkeerplaatsen voor deelauto's en mindervaliden. Ook laden en lossen mag wel op maaiveld plaatsvinden. In de functies 'Gemengd - 1', 'Gemengd - 3' en 'Wonen' zijn daarom specifieke regels opgenomen. Deze regels bepalen dat parkeervoorzieningen alleen zijn toegestaan als het om een van de beschreven uitzonderingen gaat. Daarnaast zijn gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan op de daarvoor aangeduide locaties. Die locaties zijn aangeduid met de aanduiding 'parkeergarage'.

### 7.2.8 Artikel 3 Gemengd - 1

De nieuwbouw rond het Taatsenplein zijn locaties met de functie 'Gemengd - 1'. Hier kan een mix worden gerealiseerd van kantoren, woningen, horeca, dienstverlenende functies, bedrijven en congres- en vergaderfaciliteiten. Grootste nieuwkomer, ten opzichte van het huidige bestemmingsplan, is daarbij het wonen. Een hotel is en blijft ook mogelijk in het noordelijke blok aan het Taatsenplein. Voor de functie hotel is bepaald dat de maximale capaciteit voor nieuwe hotels in Papendorp, 200 kamers, ook in een andere functie (bestemming) gerealiseerd kan worden. Dat is in de functie 'Kantoor' in het deelgebied Mobiliteitshub XL. De (in het geldende bestemmingsplan) bestaande mogelijkheden voor winkelfuncties vervallen rond het Taatsenplein. Detailhandel krijgt een plek in het deelgebied Mobiliteitshub XL. Dat is geregeld met de functies 'Mobiliteitshub' en 'Wonen'.

### 7.2.9 Artikel 4 Gemengd - 2

In het huidige bestemmingsplan hebben veel percelen in het bestaande Kantorenpark de bestemming Bedrijf. Hierbinnen zijn geen zelfstandige kantoren toegestaan, maar wel bedrijfsfuncties die een hoog aandeel bijhorende kantoren (onzelfstandige kantoren) mogen hebben. Dat mag tot 70%.

Om van Papendorp een nog aantrekkelijke werkgebied te maken, is het gewenst om de (mogelijke) functies te verruimen. Locaties die nu de bestemming Bedrijf hebben, krijgen daarom nu de functie 'Gemengd – 2'. Bedrijfsfuncties blijven hier mogelijk, tot en met maximaal milieucategorie 3.1. Ook behouden deze bedrijven de mogelijkheid om tot maximaal 70% van hun vestiging te gebruiken voor onzelfstandige kantoren. Hetzelfde geldt voor congres- en vergaderfaciliteiten (tot maximaal 1.500 m² per vestiging). Aan de gebruiksmogelijkheden worden toegevoegd: maatschappelijke functies, dienstverlenende functies (die hoeven niet meer kleinschalig te zijn) en (binnen)sportfuncties. Voor maatschappelijke functies gelden daarbij wel beperkingen. Het mag niet gaan om geluidgevoelige functies vanwege het geluid van de A2 en de A12. Ook mag het niet gaan om functies, die kwetsbare objecten zijn in het kader van externe veiligheid. Dat vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de snelwegen. Onderdeel van de gewenste functieverruiming is ook dat op nog onbenutte locaties (percelen waar nog niet gebouwd is), mogelijk wordt om zelfstandige kantoren te realiseren. Door hun ligging en omvang lenen deze braakliggende percelen zich daar goed voor. De vestiging van nieuwe kantoorvestigingen moet wel gebeuren binnen de voorwaarden die daarvoor in Artikel 35 zijn opgenomen.

Met de functie 'Gemengd – 2' wordt ook voorzien in de bedrijvenstrook Mercat, in deelgebied Groenewoud Noord. Ook hier worden dus bedrijven mogelijk tot en met milieucategorie 3.1. Bij deze bedrijven is niet voorzien in een hoger aandeel onzelfstandige kantoren dan op basis van de algemene regels (zie artikel 29.2) is toegestaan. Zelfstandige kantoren zijn alleen mogelijk in het meest zuidelijke gedeelte van Mercat (waar een gebouw van maximaal 30 meter hoog is gepland).

In het bestaande hotel in kantorenpark Papendorp is voorzien met de aanduiding 'hotel'. Voor dit hotel is het bestaande aantal kamers vastgelegd: 118 kamers. Nieuwe hotels zijn binnen deze functie niet (meer) mogelijk.

Parkeergarage De Cope, aan de Papendorpseweg 100, ligt ook binnen de functie 'Gemengd - 2'. Deze garage dient als parkeervoorziening voor de omliggende functies, ook voor bedrijven en kantoren buiten de functie 'Gemengd - 2'. Met de aanduiding 'parkeergarage' is geregeld dat parkeergarage De Cope een zelfstandige parkeervoorziening is. Dat is alleen voor die parkeergarage toegestaan. Binnen de rest van de functie zijn alleen bijbehorende parkeervoorzieningen toegestaan die bij de toegestane functies horen.

### 7.2.10 Artikel 5 Gemengd - 3

Veel van de nieuwe woningen in Papendorp krijgen een plek in deelgebied De Taats. Een deel van de woningen krijgt een plek boven een plint met dienstverlenende functies (of een plint die daarvoor geschikt is). De noordzijde van het meest noordelijke blok, de zijde die direct naar deelgebied Mobiliteitshub XL is gericht, wijkt hiervan af. Gelegen aan een centraal punt in de wijk, is die zijde van het blok ook zeer geschikt voor het realiseren van kantoren op de begane grond en op de verdiepingen. Woningen zijn daar niet uitgesloten, maar kantoren kunnen daar goed passen. Om in beide mogelijkheden te voorzien, heeft deze locatie de functie 'Gemengd - 3' gekregen.

### 7.2.11 Artikel 6 - Groen

De belangrijkste groene dragers van Papendorp zijn opgenomen in het bestemmingsplan met de functie Groen. Het gaat hierbij om het groen in de kantoortuinen in Nieuwerijn, de Vier Seizoenentuin, en de nieuwe parken in Papendorp Noord.

### 7.2.12 Artikel 7 - Horeca

Deze functie betreft de bestaande horecagelegenheid aan de Ptolemaeuslaan 53, in kantorenpark Papendorp. Daarnaast is met deze functie voorzien in een kleine, nieuwe horecagelegenheid in de groenzone tussen het woongebied in Groenewoud Noord en het Amsterdam-Rijnkanaal. Binnen beide functies is een horecagelegenheid toegestaan uit de categorieën D1, D2 en D3 uit de Lijst van Horeca-activiteiten.

### 7.2.13 Artikel 8 - Kantoor

Kantoren zijn en blijven een hoofdfunctie in Papendorp. De (zelfstandige) kantoren in het bestaande Kantorenpark Papendorp houden hun kantoorbestemming. Dat geldt ook voor de nog onbenutte kavels in het bestaande kantorenpark Papendorp waar nog kantoren gebouwd kunnen worden. De bestaande mogelijkheden om binnen deze locaties kantoren te ontwikkelen worden doorgezet in dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp. Datzelfde geldt voor de mogelijkheid om op de locaties zelfstandige congres- en vergaderfaciliteiten te realiseren. Deze functies kunnen tot een versterking van de (economische) positie van Papendorp leiden. Om een te grote verkeersaantrekkende werking te voorkomen, blijft wel gelden dat de omvang niet groter mag zijn dan 1.500 m² per vestiging.

Ook wordt met de functie Kantoor een nieuwe kavel of meerdere kavels voor kantoren mogelijk gemaakt. Die locatie is gelegen in deelgebied Mobiliteitshub XL. Voor de locatie geeft het SPvE voor Papendorp Noord ook aan dat hier de tweede fase van de mobiliteitshub kan komen. Dat is alleen nog niet concreet genoeg om het in dit bestemmingsplan te verwerken. Daarom worden op deze locatie voorlopig alleen kantoren en een nieuw hotel mogelijk gemaakt. Voor de hotelfunctie is daarbij bepaald dat de maximale capaciteit voor nieuwe hotels in Papendorp, 200 kamers, ook in een andere bestemming gerealiseerd kan worden. Dat is de functie 'Gemengd - 1' in het noordelijke deel van het Taatsenplein.

Voor de vestiging van nieuwe kantoren geldt een maximaal bruto vloeroppervlakte dat nog aan Papendorp kan worden toegevoegd. Dat is geregeld met Artikel 35.

### 7.2.14 Artikel 9 - Leiding - Water

In het plangebied lopen ondergrondse hoofdleidingen voor het transport van drinkwater en van warmte. Voor deze leidingen is de functie Leiding – Water opgenomen. Het gaat dan om de leiding zelf, maar ook om beschermingszones aan beide zijdes van de leiding. Binnen deze functie is het verboden om zonder vergunning te bouwen of grondwerk uit te voeren. Dit verbod heeft voorrang op dat wat in de andere functies mogelijk is. In het kader van een vergunningsaanvraag moet beoordeeld worden of het functioneren van de leiding niet in gevaar komt. Dat is via de algemene regels geregeld: artikel 23.5 en Artikel 36. Daarvoor moet advies worden ingewonnen bij de leidingbeheerder. Pas daarna kan in de beschermingszones eventueel worden gebouwd of grondwerk worden uitgevoerd voor de andere functies in dit bestemmingsplan.

### 7.2.15 Artikel 10 - Maatschappelijk

Het kinderdagverblijf in recreatiepark Groenewoud, grenzend aan het sportpark, heeft de bestemming Maatschappelijk. Binnen deze bestemming zijn maatschappelijke voorzieningen zoals een kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang mogelijk.

### 7.2.16 Artikel 11 - Mobiliteitshub

De functie 'Mobiliteitshub' is toegekend aan de locatie voor de nieuwe Mobiliteitshub XL. Diverse functies op het gebied van mobiliteit gaan hier hun plek krijgen. Voor de naamgeving van deze functie is daarom geen geschikte noemer (hoofdgroep) beschikbaar in de lijst met noemers (hoofdgroepen) die daarvoor gebruikt mogen worden (binnen de wettelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012). Daarom is gebruik gemaakt van de hoofdgroep 'Overige', zodat de naam van de functie aansluit bij de daadwerkelijke functie.

Binnen de op de plankaart aangeduide bouwhoogte, mogen hier parkeervoorzieningen worden gebouwd. Dat zijn parkeervoorzieningen voor auto's maar ook voor fietsen. Ook mogen ruimtes worden gebouwd voor de andere functies die binnen de hub zijn toegestaan.

Op de begane grond van de mobiliteitshub zijn dienstverlenende functies mogelijk. Dat is mogelijk gemaakt met de aanduiding 'dienstverlening'. In het zuidelijke gedeelte van de mobiliteitshub, op de plek van de aanduiding 'centrum', zijn op de eerste twee bouwlagen ook voorzieningen voor Papendorp en de Mobiliteitshub zelf mogelijk. Het gaat om winkels (detailhandel), horeca en (indoor) sportvoorzieningen.

In de regels is vastgelegd dat de bruto vloeroppervlakte, exclusief gebouwde parkeervoorzieningen, dat binnen de functies Wonen en Mobiliteitshub in gebruik is voor detailhandel niet meer mag zijn dan 2.000 m². Hiermee is de ruimte voor detailhandel, inclusief de supermarkt, uit de Visie Voorzieningen (zie paragraaf 2.1.3) vastgelegd waarbij het in de visie genoemde winkelvloeroppervlak (1.600 $m^2$) is omgezet naar bruto vloeroppervlak (2.000 $m^2$).

### 7.2.17 Artikel 12 - Recreatie

De volkstuinen in recreatiepark Groenewoud hebben de functie Recreatie gekregen. Binnen de bestemming mogen gebouwen worden gebouwd uitsluitend binnen het bouwvlak. Buiten het bouwvlak mag daarnaast per volkstuin één gebouw worden gebouwd met een maximale oppervlakte van 25 m². Als een volkstuin kleiner is dan 100 m² mag het gebouw niet groter zijn dan 10 m². Per volkstuin is ook een plantenkas toegestaan van maximaal 12 m². Gebouwen mogen niet hoger zijn dan 3 meter.

### 7.2.18 Artikel 13 - Sport

Het sportpark in Papendorp is bestemd met de functie 'Sport'. Binnen deze functie mag enkel binnen het bouwvlak een gebouw worden gebouwd. Het gaat hier om een kantine en kleedvoorzieningen voor het sportpark. Daarnaast mag buiten het bouwvlak nog voor maximaal 20 m² worden gebouwd, voor ondergeschikte voorzieningen, zoals een fietsenstalling.

### 7.2.19 Artikel 14 - Verkeer

De wegen in het gebied hebben de functie 'Verkeer' gekregen. Binnen deze functie kan de openbare ruimte in het gebied worden aangelegd en beheerd. Autowegen, fietspaden, trottoirs, parkeervoorzieningen, water, groen, geluidschermen en bijbehorende voorzieningen zijn in deze bestemming mogelijk. Voor sommige bouwwerken gelden maximale maten, die in de regels zijn uitgewerkt.

Voor wegen voor autoverkeer is de standaard dat die bestaan uit maximaal 2 x 2 rijstroken (2 losliggende rijbanen met twee banen of een rijbaan met vier stroken). In- en uitvoegstroken tellen daarbij niet mee.

Er is een nieuwe voetgangersbrug gepland tussen het noordelijke woonblok in het deelgebied De Taats en de bebouwing in het deelgebied Mobiliteitshub XL. De locatie voor deze brug is op de plankaart aangegeven met de aanduiding 'langzaam verkeer'. Datzelfde geldt voor de fiets- en voetgangersbrug over de afrit 8a van de rijksweg A2. In de regels is de maximale bouwhoogte voor beide bruggen vastgelegd op 7,5 meter. Ook voorziet dit bestemmingsplan in een overkapping voor het OV-plein bij de Mobiliteithub XL. Op de plek van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1' mag een overkapping van 5 meter hoog worden gebouwd.

De gemeente wil in de toekomst in Papendorp een trambaan aan leggen. De ruimte waarbinnen een trambaan een plek kan krijgen, is begrensd op de plankaart met de aanduiding 'openbaar vervoer'. Naast de plek, is ook de hoeveelheid geluid die een trambaan kan en mag produceren begrensd (zie artikel 14.3.4). De geluidsbelasting op omliggende woningen moet binnen de perken blijven. Ook is het voorkomen van trillinghinder een aandachtspunt als de baan wordt aangelegd. Om beide zaken goed te borgen is het aanleggen van een trambaan in dit bestemmingsplan alleen mogelijk gemaakt met een omgevingsvergunning. Die vergunning moet dus eerst aangevraagd en verkregen worden, voordat de trambaan gerealiseerd kan worden. In het kader van de aanvraag kunnen de gevolgen door geluid en trillingen beoordeeld worden. In de regels zijn daarvoor voorwaarden opgenomen.

Terrassen zijn binnen de functie alleen mogelijk als daarvoor een vergunning wordt verleend. Het gaat dan om terrassen bij horecagelegenheden die in de aangrenzende bestemmingen aanwezig zijn. Als vergunning voor een terras wordt aangevraagd, kan worden beoordeeld of de gevolgen, met name geluid, voor de omliggende woningen binnen de perken blijven. De voorwaarden daarvoor zijn uitgewerkt in de regels.

### 7.2.20 Artikel 15 - Verkeer - Parkeergarage

De functie 'Verkeer - Parkeergarage' is toegekend aan de locatie van een bestaande parkeergarage in kantorenpark Papendorp. Dit is een zelfstandige parkeervoorziening. Het is dus geen functie die specifiek bij een van de kantoren in de omgeving hoort. Meerdere functies in de omgeving kunnen van deze garage gebruik maken. Op deze parkeergarage is, aan de Janssoniuslaan 45, een kinderdagverblijf aanwezig. Hiervoor is in het bestemmingsplan de aanduiding 'maatschappelijk' opgenomen.

### 7.2.21 Artikel 16 - Verkeer - Verblijfsgebied

De functie 'Verkeer - Verblijfsgebied' is toegekend aan de openbare ruimte direct rond de plekken waar nieuwe woningen gepland zijn. Omdat deze functie niet bedoeld is voor rijwegen (voor doorgaand verkeer) wordt een goed woon- en leefklimaat geborgd. De wegen, die in de functie 'Verkeer' moeten liggen, kunnen op deze manier niet dichterbij de woningen aangelegd worden dan ze nu gepland zijn. De functie is ook toegekend aan de verbindingen voor langzaam verkeer in het bestaande Kantorenpark Papendorp en in deelgebied De Taats.

### 7.2.22 Artikel 17 - Water

De belangrijke waterplas tussen Nieuwerijn II en Nieuwerijn III is bestemd met de functie 'Water', evenals de belangrijke waterdoorgangen. Ook het Amsterdam-Rijnkanaal heeft de functie 'Water'.

### 7.2.23 Artikel 18 - Waterstaat - Waterkering

De Groenewoudsedijk, langs het Amsterdam-Rijnkanaal, heeft een waterkerende functie. Deze belangrijke functie voor de waterhuishouding is beschermd met de functie 'Waterstaat - Waterkering'.

### 7.2.24 Artikel 19 - Wonen

Wonen wordt een nieuwe functie in Papendorp. Het grootste deel van de 2.000 nieuwe woningen gaat gerealiseerd worden binnen locatie waaraan de functie 'Wonen' is toegekend. Het gaat om de woningen in Groenewoud Noord, deelgebied Mobiliteitshub XL en deelgebied De Taats. De meeste woningen worden gestapelde woningen. De minimale en maximale bouwhoogtes zijn afgestemd op het SPvE. Voor de locaties zijn blokken aangegeven waarbinnen de realisatie verder plaats kan vinden. Per blok is daarbij een maximaal bebouwingspercentage aangegeven.

De functie 'Wonen' is toegestaan tot een totaal aantal van 2.000 woningen. Woningen die binnen de functies 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 3' zijn of worden gebouwd, tellen daarbij mee. In die functies geldt hetzelfde maximum van 2.000 woningen.

Op de begane grond, in de plinten, zijn in de deelgebieden Mobliteitshub XL en De Taats niet-woonfuncties toegestaan. Dit draagt bij aan de levendigheid in het gebied, de gewenste beeldkwaliteit en de doelstelling om van Papendorp een gemengd woon-werkgebied te maken. In De Taats zijn dienstverlenende functies toegestaan. Dat geldt ook voor de woonbestemming in het deelgebied Mobiliteitshub XL. Daarnaast zijn daar ook winkels (geen supermarkt) en horecafuncties toegestaan. In het zuidelijke deel zijn die functies ook op de tweede bouwlaag toegestaan. In dat deel is ook specifiek voorzien in de nieuwe supermarkt voor Papendorp. In de regels is vastgelegd dat de bruto vloeroppervlakte, exclusief gebouwde parkeervoorzieningen, dat binnen de functies 'Wonen' en 'Mobiliteitshub' in gebruik is voor detailhandel niet meer mag zijn dan 2.000 m². Hiermee is de ruimte voor detailhandel, inclusief de supermarkt, uit de Visie Voorzieningen (zie paragraaf 2.1.3) vastgelegd waarbij het in de visie genoemde winkelvloeroppervlak (1.600 $m^2$) is omgezet naar bruto vloeroppervlak (2.000 $m^2$).

Verder is een specifieke regeling opgenomen voor nieuwe woningen in Groenewoud Noord. In de woonbestemming daarvoor is met maatvoeringsaanduidingen de locaties en de hoogtes van de woningblokken bepaald. Om bij de verdere realisatie enige 'schuifruimte' te kunnen bieden, kan met een omgevingsvergunning beperkt worden afgeweken van de aanduidingen. Die afwijking kan alleen in het horizontale vlak worden toegestaan, dus voor een wat andere plek dan aanvankelijk gepland. De regeling kan niet worden gebruikt voor het toestaan van hogere bouwhoogtes, dan die voor een blok is bepaald. Ook mag het er niet toe leiden dat de woningblokken te dicht op elkaar komen te staan.

## 7.3 Algemene inleidinghoofdstukken 3 tot en met 7

### 7.3.1 Bijzondere en algemene regels

In bestemmingsplannen zijn twee soorten regels te vinden: *bijzondere regels* die alleen gelden voor locaties waar een bepaalde bestemming of functie geldt en *algemene regels* die voor alle bestemmingen of functies gelden. De bijzondere regels staan in hoofdstuk 2 van de regels van dit plan. De algemene regels staan, de begrippen en meetregels in hoofdstuk 1 buiten beschouwing gelaten, in vijf hoofdstukken: de hoofstukken 3 tot en met 7. In dit hoofdstuk noemen we de regels van die hoofdstukken 'de algemene regels'.

De algemene regels over activiteiten staan in:

- hoofdstuk 3 Bouwen en slopen;
- hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken;
- hoofdstuk 5 Grondwerk en
- hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna.

De algemene regels met het overgangsrecht zijn in hoofdstuk 7 te vinden.

### 7.3.2 Voortuitlopen op de Omgevingswet, uniformering van regels

De Eerste en Tweede Kamer hebben in 2016 de Omgevingswet aangenomen en sindsdien hebben zij daarin ook nog veel wijzigingen aangebracht. De wet gaat straks, onder meer, de Wet ruimtelijke ordening vervangen. De Omgevingswet treedt in 2024 in werking. De Omgevingswet brengt veel veranderingen met zich mee. Een belangrijke verandering voor de gemeente is dat de gemeente dan alle bestemmingsplannen moet overbrengen naar één omgevingsplan.

De gemeente werkt in stappen toe naar de nieuwe wet en naar het omgevingsplan. Een van de stappen is dat de gemeente ervoor zorgt dat alle algemene regels van alle bestemmingsplannen hetzelfde zijn. Op 2 februari 2023 is daarom het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht vastgesteld. De afkorting Chw staat voor: Crisis- en herstelwet, een wet die afwijkingen toestaat van de verplichte standaarden voor bestemmingsplannen en die toestaat dat er regels worden gesteld over onderwerpen die in een gewoon bestemmingsplan niet voorkomen, zoals regels over het kappen van bomen. De algemene regels in dat bestemmingsplan gelden voor de hele gemeente, met uitzondering van gebieden waar een beheersverordening geldt.

In dit plan zijn de algemene regels van het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht overgenomen. Zo zorgen we dat de uniformiteit van de regels gehandhaafd blijft.

Meer informatie over hoe gemeente toewerkt naar de Omgevingswet en het omgevingsplan is te vinden in hoofdstuk 1 van de toelichting van het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht.

### 7.3.3 Nieuwe termen in de algemene regels

De Omgevingswet gebruikt nieuwe termen. Een 'bestemming' wordt in die wet 'functie' genoemd en 'gebruik' is straks een 'activiteit'. Om te oefenen met de nieuwe termen en om er alvast aan te wennen, zijn deze termen al gebruikt in de algemene regels.
Bij het lezen van de algemene regels is het dus van belang om de onderstaande termen te kennen:

- functie: de "bestemming"; de functie beschrijft waar de locatie met die functie voor bedoeld is;
- locatie: de "gronden", dus de plaats of plek;
- activiteit: het "gebruik"; wat je doet, soms ook wat je nalaat, en soms ook het resultaat van de activiteit.

Om het onderscheid tussen een functie (bestemming) en een activiteit te verduidelijken wordt de activiteit in dit plan meestal met een werkwoord, bijvoorbeeld bouwen, beschreven. De Omgevingswet hanteert ook de term 'fysieke leefomgeving'. In dit hoofdstuk spreken we van 'leefomgeving'. De term 'omgevingsvergunning' is in de algemene regels vervangen door 'vergunning', als het gaat om de omgevingsvergunning die de gemeente op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en straks op grond van de Omgevingswet kan vragen.

## 7.4 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels)

### 7.4.1 Inleiding op de algemene bouwregels

In hoofdstuk 3 van de algemene regels wordt het bouwen als een zelfstandige activiteit gezien. De algemene regels over bouwen zijn in dat hoofdstuk opgenomen, met uitzondering van regels die bedoeld zijn om een functie (bestemming) te vrijwaren van bebouwing, zoals regels die bij de functie gasleiding horen. Die beschermende regels zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

In de regels over de functie (bestemming) die in hoofdstuk 2 van de regels staan kunnen ook regels staan over het bouwen, bijvoorbeeld over de hoogte van een gebouw of het bouwvlak waarbinnen een gebouw moet worden gebouwd. De gemeente toetst een vergunningaanvraag voor het bouwen ook aan die regels. Als een regel uit hoofdstuk 2 in strijd is met de algemene regels, gaat de regel in hoofdstuk 2 voor. Zie ook: paragraaf 7.4.2.

In de bestemmingsplannen Veldhuizen, De Meern en Voordorp-Voorveldsepolder is een 'overige zone - bouwen' aan locaties toegekend. Zo'n zone omvat alle functies waar hoofdgebouwen gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden. Grofweg zijn dat de functies die niet tot het openbare gebied behoren, later aangevuld met agrarische functies. Bestemmingsplannen die in 2022 de

beheersverordeningen gaan vervangen zullen ook met zo'n zone werken. Zie ook paragraaf 7.4.5. Als een regel geen verwijzing naar de 'overige zone - bouwen' heeft, dan geldt de regel in principe dus voor het hele grondgebied van de gemeente waarvoor een bestemmingsplan geldt, inclusief de gebieden met een Chw-plan. Alleen gebieden met een beheersverordening houden hun eigen regeling.

Omdat de algemene regels zijn opgesteld voor de hele gemeente, kunnen er regels in staan die verwijzen naar zones of aanduidingen die in dit bestemmingsplan niet voorkomen, zoals de genoemde 'overige zone - bouwen' of de 'waarde - omgevingskwaliteit'. Dat is geen probleem: die regels worden dan binnen het plangebied van het bestemmingsplan niet toegepast.

### 7.4.2 Inleidende regels over het bouwen en het slopen

Artikel 20
De regel in artikel 20 lid 20.1 zorgt ervoor dat dit hoofdstuk in de hele gemeente kan gelden. Met de regel in lid 20.1 blijven de regels die in bestemmingsplannen in hoofdstuk 2 staan van toepassing, naast de regels die in hoofdstuk 3 van dit plan staan. Dat is logisch, want het is een juridisch principe (het 'lex specialis'-beginsel) dat een bijzondere regel voorgaat op een algemene regel. Zie ook: paragraaf 7.3. Het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht bevat een uitgebreide toelichting op dit lid.

De regel in lid 20.2 verbindt het bouwen met de functie (bestemming) van het gebouw. Als de functie van het gebouw niet past bij de functie van de locatie, mag het bouwen ook niet. Een bedrijfspand past bijvoorbeeld wel op een locatie met de functie Bedrijf, maar niet op een locatie met de functie Groen. Een vergunningaanvraag voor een bedrijf op zo'n locatie zal op grond van lid 20.2 moeten worden geweigerd.

Lid 20.3 dient twee doelen. Allereerst wordt onder 1 zeker gesteld dat een bestaand, legaal bouwwerk (een gebouw is ook een bouwwerk) in dit plan als een legaal bouwwerk wordt gezien, ook al bepaalt een regel in dit artikel dat zo'n bouwwerk niet gebouwd mag worden. Het legale bouwwerk wordt geacht in overeenstemming te zijn met de regels die dit bestemmingsplan over de activiteit bouwen stelt.

Met legaal wordt bedoeld:

- toen het bouwwerk gebouwd werd, beschikte de eigenaar over de vergunningen die toen verplicht waren en was het bouwen op grond van de wet toegestaan of
- het gebouw is later gelegaliseerd of mocht op grond van latere regelgeving gebouwd of in stand gelaten worden.

De regel onder 2 is bedoeld voor bouwwerken die gebouwd zijn om te voldoen aan een voorwaardelijke verplichting. Dergelijke gebouwen mogen niet afgebroken worden.

In lid 20.4 staat een regel die uit de bouwverordening komt en die in het omgevingsplan thuishoort. Het is een praktische regel die ervoor moet zorgen dat de bouw op een zorgvuldige manier start, namelijk op de juiste hoogte en op de juiste plek. De woorden "in ieder geval" maken duidelijk dat er andere redenen kunnen zijn om nog niet met de bouw te beginnen. De voorschriften in de omgevingsvergunning kunnen de start bijvoorbeeld verbieden zolang nog niet aan een bepaalde voorwaarde is voldaan en is ook mogelijk dat er voor de bouw nog meer vergunningen nodig zijn. Het aangeven van het peil of het uitzetten van rooilijnen is niet altijd nodig. De gemeente kan in zo'n geval aangeven dat de bouwer kan starten met de bouw.

### 7.4.3 Bijzondere regels over het bouwen

Artikel 21

*Lid 21.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren*
Dit lid zorgt voor de uitvoering van het parkeerbeleid. De regel onder 1 en 3 zorgen ervoor dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat betekent dat de aanvrager moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Wat voldoende is, hangt natuurlijk af van wat er gebouwd wordt. Het college gebruikt beleidsregels om te toetsen of een bouwplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij de vaststelling van dit plan staan die beleidsregels in de Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht en de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht. In die beleidsregels staan de normen waarmee de parkeerbehoefte berekend wordt, de mogelijkheden voor maatwerk en hoe het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij het gebruik van die mogelijkheden wordt berekend.
De constructie in dit lid vloeit voort uit artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening en uit de vergelijkbare bepaling in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, zesde lid.

Die wettelijke regelingen staan toe dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening "vage regels" bevat die concreet worden gemaakt met beleidsregels.
Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 maart 2017 (201605713/1/R3) over het bestemmingsplan "Facetherziening parkeren" van de gemeente Groningen volgt dat de gemeente een dynamische verwijzing naar parkeernormen in de regels mag opnemen. In deze uitspraak overweegt de Afdeling: "Wel moet duidelijk zijn naar welke beleidsregels wordt verwezen. Hoewel in artikel 4, lid 4.4, van de planregels niet wordt verwezen naar specifieke beleidsregels, kan er naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid geen onduidelijkheid over bestaan dat ten tijde van de vaststelling van het plan hiermee de "Beleidsregels Parkeernormen 2012" van de gemeente Groningen worden bedoeld. Er zijn in de gemeente Groningen immers geen andere beleidsregels met betrekking tot parkeren."

*Lid 21.2 Woningvorming en omzetting*
Deze regel heeft vooral een signaalfunctie. De regel is strikt genomen niet nodig, omdat artikel 27 sowieso van toepassing is. De beleidsmatige toelichting staat bij dat artikel.

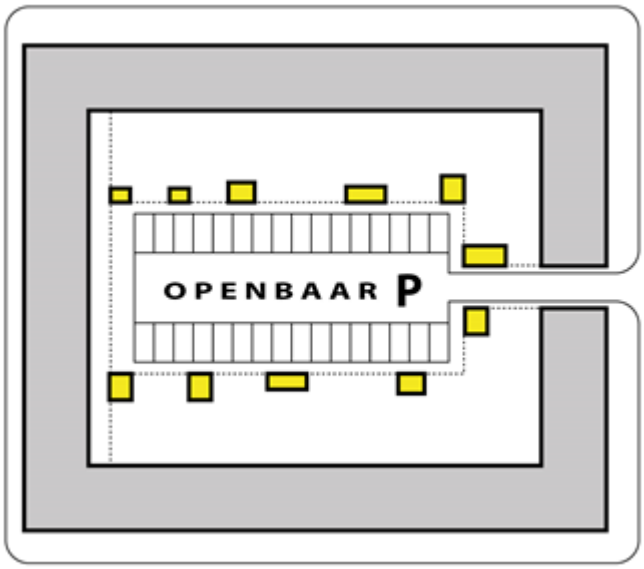
### 7.4.4 Bouwen is toegestaan

Artikel 22
Voor de duidelijkheid: het "bouwen is toegestaan" in de kop van artikel 22 wil zeggen dat op grond van hoofdstuk 3 van de regels geen vergunning nodig is. Vaak is op grond van de wet wel een omgevingsvergunning nodig of brengt de bouwactiviteit ook een vergunningplichtige activiteit met zich mee, bijvoorbeeld het bouwen bij een gasleiding.

Het eerste lid, lid 22.1 beschrijft de gevallen waarin geen vergunning nodig is. Onder 1 worden de bouwwerken bedoeld die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zonder vergunning, zelfs zonder bouwvergunning, gebouwd mogen worden (zie paragraaf 22.1). De regel onder 2a spreekt voor zich. Onderdeel 2b verwijst naar bouwregels die bij de regels bij een functie (bestemming) staan, bij traditionele bestemmingsplannen zijn dat de bouwregels in hoofdstuk 2. Als de regels die een functie horen een bouwwerk toestaan, dan is het bouwen op grond van dit onderdeel toegestaan. Als een aanvrager bijvoorbeeld een gebouw van 8 meter hoog wil bouwen en bij de functie (bestemming) of op de plankaart (verbeelding) staat dat daar bebouwing tot 9 meter is toegestaan, dan is het bouwen toegestaan. De bouwer moet op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wel een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen aanvragen en de bouwer moet ook voldoen aan artikel 26.

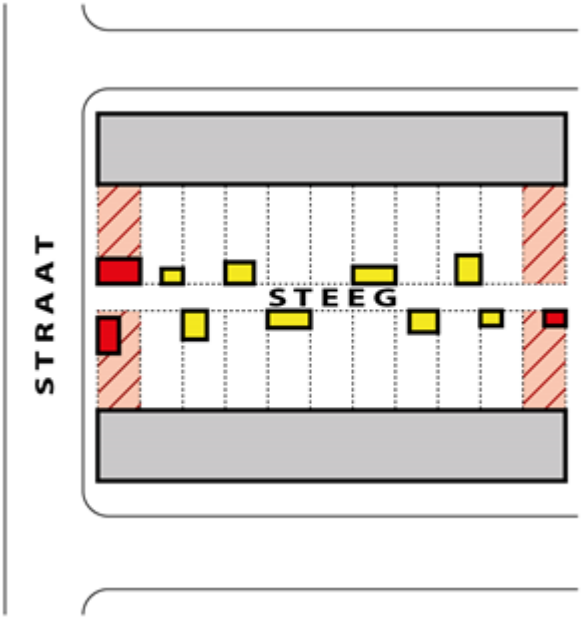
In lid 22.2 staan de kleine afwijkingen van regels over het bouwen, afwijkingen die normaal gesproken geen effect hebben op de planologische of stedenbouwkundige invulling van een gebied en de leefbaarheid niet aantasten. Deze regels staan ook al in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Meestal is voor de genoemde bouwwerken wel een omgevingsvergunning nodig. Dit lid bepaalt slechts dat voor de *afwijking* (namelijk de overschrijding van de bouwgrens) geen vergunning nodig is.

Het bouwen van een bijbehorend bouwwerk is onder voorwaarden geheel vergunningvrij (zie hierboven bij lid 22.1. De voorwaarde waar lid 22.3 naar verwijst luidt: "c. op een afstand van meer dan 1 m vanaf openbaar toegankelijk gebied, tenzij geen redelijke eisen van welstand van toepassing zijn". Met deze voorwaarde wil de wetgever voorkomen dat bijbehorende bouwwerken die invloed hebben op de beleving van de openbare ruimte zonder welstandstoets gebouwd mogen worden. Er zijn echter gevallen waarin het bijbehorende bouwwerk zonder bezwaar of zelfs bij voorkeur op de grens van het openbare gebied gebouwd kan worden. De regels in lid 22.3 beschrijven die gevallen en zorgen dat voor die gevallen snel een vergunning voor de activiteit bouwen verleend kan worden. Het begrip "openbaar toegankelijk gebied" is uit de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht overgenomen.
De regel onder 1 gaat over wat men een gesloten bouwblok noemt. Een bijhorend bouwwerk op de grens van het perceel is daar geen bezwaar. "Aan alle zijden omgeven [..] door hoofdgebouwen", betekent niet dat er geen openingen in de bebouwing mag zitten, bijvoorbeeld openingen om verkeer naar een binnenterrein toe te laten. Het gaat erom dat aan alle zijden min of meer gesloten bebouwing staat die een duidelijk binnenterrein vormt voor de bewoners van die gebouwen.




*Afbeelding: openbaar gebied dat "omgeven is door hoofdgebouwen"*

Op grond van de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht is het bouwen van bijbehorende bouwwerken aan een achterom toegestaan, behalve bij percelen die op de hoek liggen. De achterom valt namelijk niet onder het begrip "openbaar toegankelijk gebied". Op de tekening hieronder zijn de bijbehorende bouwwerken die vergunningvrij zijn geel gekleurd. Op de hoeken, rood ingetekend, is het van belang dat zorgvuldig gekeken wordt naar het effect op de openbare ruimte. Als een bouwplan stedenbouwkundig past en voldoet aan de eisen van welstand, is het bouwen met een vergunningverlening mogelijk.




*Afbeelding: percelen aan een steeg of achterom*

In lid 22.4 staan de regels over het bouwen in de openbare ruimte. De meeste bouwwerken die daar normaal gesproken te vinden zijn, mogen op grond het Besluit omgevingsrecht zonder vergunning gebouwd worden. De gemeente is, afgezien van nutsvoorzieningen, over het algemeen de enige partij die in de openbare ruimte iets bouwt. Meestal zijn het voorzieningen die bij de inrichting van het openbare gebied horen, zoals banken in het park. Het uitgangspunt bij de regeling voor het bouwen in de openbare ruimte is dat de gemeente zichzelf geen vergunningen hoeft te geven. In de praktijk overlegt de gemeente veranderingen van de inrichting van de openbare ruimte met omwonenden. Als omwonenden bezwaar hebben, kunnen zij dat ook zonder vergunningprocedure aan de gemeente laten weten.

Met de regels in lid 22.4 is voor het bouwen van voorzieningen die het algemeen belang dienen in

principe geen vergunning nodig. Er zijn een paar voorwaarden:

- het gebouwde, dus het resultaat van de bouw, mag de verkeersveiligheid of de waterveiligheid niet aantasten; het spreekt voor zich dat ook tijdens de bouw gezorgd moet worden voor de veiligheid van het verkeer, maar dat kan bijvoorbeeld met verkeersregelaars geregeld worden;
- het bouwen mag niet in strijd zijn met de beschermende regels voor bijvoorbeeld leidingen;
- het bouwen komt niet in strijd met de toegewezen functie, wat bijvoorbeeld bij de functies Groen en Verkeer en Verblijf betekent dat het bouwen geen aantasting van bomen tot gevolg mag hebben.

In het geval van speelvoorzieningen geldt een maximum hoogte. Geluidwerende voorzieningen worden in de praktijk alleen aangebracht als dat nodig is en dan niet hoger dan nodig is. Daarom is geen maximale hoogte in de regel opgenomen. Dat geldt ook voor kunstwerken. Het plaatsen van een kunstwerk in de openbare ruimte gebeurt altijd in overleg met de omwonenden. Een regel over de omvang is dus niet nodig.

### 7.4.5 Bouwen met een vergunning

Artikel 23
In artikel 23 staan de mogelijkheden voor het bouwen met een vergunning. Dat kan een vergunning zijn om in afwijking van regels te mogen bouwen of een vergunning voor het bouwen als dat zonder vergunning niet is toegestaan. De grondslagen voor deze vergunningen staan respectievelijk in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en in artikel 7c, lid 14, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De werking is overigens vergelijkbaar: de bouwmogelijkheid die vergund kan worden, is in overeenstemming met de geest van het plan, als aan de voorwaarden die bij de vergunningplicht horen wordt voldaan.
Dit artikel biedt de mogelijkheid om bouwwerken te bouwen die de buren als hinderlijk kunnen ervaren. Daarom doet degene die wil bouwen er goed aan om even met de buren te gaan praten, voordat de vergunningaanvraag gedaan wordt.

*Lid 23.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens*
De werking van lid 23.1 heeft net als artikel 22, lid 22.2, tot doel om kleine afwijkingen toe te kunnen staan. In tegenstelling tot de regel in artikel 22, lid 22.2, mag op grond van lid 23.1 ook de bestemmingsgrens overschreden worden. De afwijking kan daardoor ingrijpender zijn. Daarom is voor deze afwijking een vergunning van burgemeester en wethouders nodig. Het is niet de bedoeling dat de afwijking de aard van de aangrenzende functie (bestemming) aantast. Dan zou sprake zijn van een wijziging van die functie. Het college is daartoe niet bevoegd. Zo is in de gevallen die onder c genoemd zijn een vrije hoogte als voorwaarde opgenomen, om te voorkomen dat de grond waarboven gebouwd wordt niet meer veilig gebruikt kan worden en daarmee feitelijk ongeschikt wordt voor de functie.
Dit lid is een voortzetting van de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik.

*Lid 23.2 Bouwen met een kleine afwijking van regels*
In lid 23.2 staan de kleine afwijkingen die doorgaans in een apart artikel met als titel 'Algemene afwijkingsregels' in bestemmingsplannen worden opgenomen. Deze regel is een uitbreiding ten opzichte van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik. Deze afwijking betreft een collegebevoegdheid. Deze bevoegdheid hoeft dus niet in alle gevallen toegepast te worden. Zo is voor het bedrijventerrein Lage Weide onderzocht of de 10% afwijking kan worden toegepast. Dit zal in de belangenafweging moeten worden betrokken.

*Lid 23.3 Hoofdgebouwen bouwen of verbouwen in de 'overige zone - bouwen'*
Lid 23.3 behandelt het bouwen en verbouwen van hoofdgebouwen. Dit lid wekt wellicht de indruk dat hoofdgebouwen buiten de 'overige zone - bouwen' zonder vergunning mogen worden gebouwd. Dat is niet het geval. De genoemde zone komt alleen voor in bestemmingsplannen die beheersverordeningen vervangen en met toepassing van de Crisis- en herstelwet toewerken naar de Omgevingswet. Het bouwen van hoofdgebouwen is in die plannen alleen toegestaan met een vergunning die op grond van de regels in dit plan kan worden verleend. In andere plannen mag een hoofdgebouw ook alleen met een vergunning gebouwd worden. Die vergunningplicht volgt uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Een aanvraag wordt vervolgens getoetst aan het bestemmingsplan, dus aan de bij de functie horende bouwregels en aan de algemene regels. Zie ook paragraaf 7.4.4.
De 'overige zone - bouwen' zorgt ervoor dat de website waarop het plan geraadpleegd wordt een link naar de bouwregels laat zien, als je met de muis binnen die zone klikt.

*Lid 23.3 onder 2a, 2b, 2c en 2d, sloop-nieuwbouw van hoofdgebouwen*
Bij de regels in onderdeel 2, onder a, b, c en d, gaat het om het vervangen van een hoofdgebouw, bijvoorbeeld een woning of een school, door een nieuw hoofdgebouw, sloop-nieuwbouw dus.

De regel onder a is vooral bedoeld voor hoofdgebouwen die door een calamiteit, zoals een brand, verloren zijn gegaan. Maar wie dat wil, mag zijn hoofdgebouw ook afbreken en een nieuw hoofgebouw terugbouwen. Het uitgangspunt van de regel onder a is dat het hoofdgebouw op dezelfde plek, met eenzelfde grondvlak wordt teruggebouwd met ongeveer dezelfde hoogte. De regel wil wel enige flexibiliteit bieden en eist daarom een "vergelijkbare omvang".

Wat de bestaande hoogte is, zal in veel gevallen, vooral bij rijtjeshuizen, een school of een appartementencomplex, duidelijk zijn. Om twijfel bij de beoordeling van de bestaande hoogte zoveel mogelijk te beperken wordt in bijlagen bij de toelichting van plannen die een beheersverordening vervangen zoveel mogelijk een overzicht opgenomen van de bestaande hoogtematen op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan.

De regel onder b staat toe dat er een groter hoofdgebouw wordt teruggebouwd. Die vergroting moet dan wel bijdragen aan een verbetering van het straatbeeld, bijvoorbeeld omdat de bouwhoogte beter past in de omgeving. De buren mogen weinig of geen last hebben van de vergroting. Dat betekent bijvoorbeeld ook dat de vergroting geen parkeeroverlast en vrijwel geen extra verkeer mag veroorzaken. Een vergunningaanvraag voor een groter hoofdgebouw wordt in ieder geval beoordeeld door een deskundige in het vakgebied van stedenbouw.

De regels onder c en d gaan over vervangen en verplaatsen van het hoofdgebouw.
De regel onder c heeft als voorwaarde dat het om een gebouw met een maatschappelijke functie gaat. Deze regel sluit aan bij de tot nu toe veel voorkomende manier van bestemmen: een perceel wordt aangewezen voor een maatschappelijke functie en in de regels wordt in procenten aangegeven hoeveel van het perceel bebouwd mag worden. Zo is een flexibele invulling mogelijk. Die flexibiliteit is nodig, om snel te kunnen reageren op veranderingen in de vraag naar nieuwe schoollokalen. De regels stellen nogal wat eisen aan een nieuw hoofdgebouw. De nieuwbouw moet passen in zijn omgeving, geen onevenredige hinder voor de buren geven en de effecten op de gezondheid van de gebruikers van het gebouw mogen niet slechter worden dan in de oude situatie. Daarbij is niet alleen het gebouw zelf van belang, maar ook de plek van bijvoorbeeld een schoolplein.
Als het te vervangen hoofdgebouw een deel is van lintbebouwing, wat in bijvoorbeeld Leidsche Rijn voorkomt, dan mag het nieuwe hoofdgebouw ook op een andere plek worden teruggebouwd. Dat staat in de regel onder d. Deze regel geldt alleen voor woningen en niet voor andere functies, dus ook niet voor bedrijfswoningen. Het hoofdgebouw moet dus de functie wonen hebben of een vergunning voor de activiteit wonen. Ook hier gelden voor het bouwen op een andere plek extra regels, bijvoorbeeld om te voorkomen dat het buurperceel onevenredig gehinderd wordt, of dat door de gekozen nieuwe plek de geluidsbelasting op de gevels zoveel toeneemt dat niet meer aan de normen van de Wet geluidhinder wordt voldaan. Burgemeester en wethouders kunnen beleidsregels vaststellen die zij gebruiken om te beoordelen of een aanvraag aan de voorwaarden voldoet.

*Lid 23.3 onder 2e, bedrijfsbebouwing*
De regel in lid 2, onder e, biedt bedrijven de mogelijkheid om de bedrijfsbebouwing uit te breiden. Deze regel volgt de jurisprudentie, met de nuancering dat de uitbreiding niet mag leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Deze nuancering is nodig, omdat de bedrijven die binnen deze zone vallen vaak niet op een bedrijventerrein maar in een woonwijk staan.

*Lid 23.4 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg*
De regel in lid 23.4, onder 1, verwijst naar het vergunningvrije bouwen. De regel in lid 23.4, onder 2, is bedoeld om zo min mogelijk belemmeringen op te werpen voor het maken van een mantelzorgwoning in een bestaand of nieuw bijgebouw.
De regel 'voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is' is bedoeld om een onnodig gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid tegen te gaan. Zo is deze afwijkingsmogelijkheid, uitzonderingen daargelaten, niet bedoeld in situaties waarbij de mantelzorg ook met een vergunningvrije aanpassing geregeld kan worden en ook niet voor een grotere omvang dan redelijkerwijs nodig is voor de mantelzorgwoning.
Onder 'aantasting van het woon- en leefklimaat' wordt bijvoorbeeld verstaan: extra schaduw op het buurperceel of vermindering van privacy. Of die aantasting onevenredig is, moet per geval bezien worden. Van buren mag in dit geval enige tolerantie verwacht worden.
Een vergunning geldt voor de tijd dat de bewoner mantelzorg verleent. Daarna gelden de gewone regels weer. Dat betekent dat het deel dat te groot, waar de vergunning voor verleend was, weer moet worden afgebroken. Ook moeten voorzieningen die van de aanbouw of het bijgebouw een woning maakten weer weggehaald worden.

*Lid 23.5 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is*
Bouwen op locaties die beschermd worden in de regels - meestal zit er iets bijzonders in de bodem - is doorgaans niet toegestaan. De vergunning die hier gevraagd wordt, zorgt ervoor dat onderzocht wordt wat de gevolgen van het bouwen zijn voor de beschermde functies en of het bouwen gezien die gevolgen mogelijk is. Het zal duidelijk zijn dat het bouwen op een gasleiding vrijwel nooit vergund kan worden, terwijl een klein gebouwtje op een waterkering bespreekbaar kan zijn.

Op locaties met een beschermde functie geldt vaak ook nog een andere functie. Een bouwwerk zal ook aan de eisen van die andere functie moeten voldoen. Dat blijkt uit de regel onder 1. De regel onder 2 ziet op de noodzakelijke bescherming van de beschermde functie. "Bij wet" betekent: dat in de wet (tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet: de Wet milieubeheer) of op grond van de wet is bepaald wat een kwetsbaar object is. De regel onder 2 volgt uit artikel 14 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen en na inwerkingtreding van de Omgevingswet uit een vergelijkbaar artikel 5.18 en 5.19 (nummering van de versie Staatsblad 2018, nr. 292) van het Besluit kwaliteit leefomgeving.
Om te beoordelen of het bouwen past bij de beschermde functie zal het college van burgemeester en wethouders meestal advies vragen aan "de beheerder". Dat kan de eigenaar zijn, bijvoorbeeld de eigenaar van een gasleiding, maar ook een deskundige van de gemeente of de provincie die als taak heeft om te waken voor verstoring van de functie, bijvoorbeeld het verstoren van het werelderfgoed.
Als voor het bouwen de bodem verstoord wordt of verstoord kan worden, is ook een vergunning op grond van artikel 36 nodig. Lid 23.5 sluit bij dat artikel aan, maar is nog wat strenger, omdat een bouwwerk blijft en ook na het bouwen geen gevaar mag opleveren.

### 7.4.6 Bouwen is niet toegestaan

Artikel 24
Dit artikel hoort bij artikel 23, waarin wordt geregeld welke bouwwerken met een vergunning gebouwd mogen worden binnen de 'overige zone - bouwen'. Je zou uit dat artikel de conclusie kunnen trekken dat je voor het bouwen buiten de 'overige zone - bouwen' geen vergunning nodig hebt.

De 'overige zone - bouwen' is ten tijde van het opstellen van het ontwerp van dit plan alleen opgenomen in de bestemmingsplannen Veldhuizen en Voordorp-Voorveldsepolder. In de andere bestemmingsplannen staan de regels over wat er gebouwd mag worden bij de regels over de functie (bestemming). Het is niet de bedoeling dat de toets aan die regels voortaan achterwege blijft. Daarom is in artikel 24 een algemeen verbod opgenomen. Als een initiatief past binnen de bouwregels van de functie, dan blijft het verbod op grond van artikel 20, lid 20.1, buiten toepassing.

### 7.4.7 Slopen

Artikel 25
De regels in dit artikel gaan over het slopen van bouwwerken op locaties die beschermd worden tegen ongewenste ontwikkelingen. Op dergelijke locaties eist het plan een sloopvergunning. Het kan zijn dat op grond van de wet ook nog een sloopvergunning nodig is, bijvoorbeeld als de veiligheid van personen in gevaar komt of als het te slopen bouwwerk een monument is. De sloopvergunning die op grond van de regels van dit plan verleend kan worden vervangt die wettelijke sloopvergunning niet.

Dit artikel biedt de mogelijkheid om af te wijken van het sloopverbod dat in de regels bij een functie (bestemming) is opgenomen.

Het college van burgemeester en wethouders beoordeelt een vergunningaanvraag aan de hand van het project waarvoor de sloop nodig is. Het is namelijk van belang om te weten of er iets in de plaats komt van wat gesloopt wordt en hoe dat er dan uit gaat zien. De regels voor het slopen op een locatie die valt binnen het gebied van de functie Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie (lid ) zijn strenger dan de regels in lid , omdat de functie om een hoge mate van bescherming vraagt.

## 7.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels)

### 7.5.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening staat dat de gemeente waar nodig regels moet stellen over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken". Daarmee bedoelt de wetgever dat de gemeente duidelijk moet maken wat je op een plek mag doen of bouwen en als er iets gebouwd is, waarvoor je het gebouw mag gebruiken. De Omgevingswet heeft de term 'gebruik' vervangen door 'activiteit'. Dit plan gebruikt de nieuwe term. Het bouwen is al in hoofdstuk 3 van de regels geregeld. Andere activiteiten staan in de hoofdstukken 4, 5 en 6. De regels in hoofdstuk 5 gaan alleen over het gebruiken van de bodem en de ondergrond. In hoofdstuk 6 staan de regels uit de kapverordening. De andere regels over activiteiten staan in hoofdstuk 4.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een dergelijk gebruiksverbod hoeft

daarom niet in de regels te worden opgenomen.

### 7.5.2 Activiteiten die niet zijn toegestaan

Artikel 26 verbiedt een aantal activiteiten.

*Lid 26.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies*
In dit lid staat dat activiteiten die niet passen bij een functie (bestemming) die is toegewezen aan een locatie niet zijn toegestaan op die locatie. Als er op één locatie twee of meer functies gelden, dan moet een activiteit bij al die functies passen. Op een locatie met de functie Groen en de functie Leiding - Gas, mag géén eik geplant worden. Die activiteit past prima bij de functie Groen, maar levert gevaar op voor de gasleiding en is dus verboden.

*Lid 26.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen*
In bestemmingsplannen zijn altijd regels opgenomen, meestal onder het kopje "strijdig gebruik", die voor alle functies (bestemmingen) gelden. Deze regels maken duidelijk welke activiteiten in ieder geval niet mogen, ook al lijkt de activiteit binnen het doel van een functie te passen. De activiteiten die lid 26.2 noemt, zijn niet toegestaan, behalve als een regel uit hoofdstuk 2 expliciet aangeeft dat dat gebruik wel mag.
Spullen opslaan in de voortuin leidt bijvoorbeeld tot een rommelig straatbeeld. Daarom is dat onwenselijk en verboden. En seksinrichtingen mogen bijvoorbeeld alleen gevestigd worden met een vergunning op basis van de APV in een gebouw dat de functie (bestemming) 'seksinrichting' heeft. De gemeenteraad heeft prostitutiebeleid vastgesteld waarin aan het aantal seksinrichtingen een maximum is gesteld. Dat maximum aantal prostitutiebedrijven is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening. Het Utrechtse prostitutiebeleid voorziet niet in uitbreiding van de mogelijkheden voor prostitutie. Raamprostitutie wordt geconcentreerd op de daarvoor aangewezen locatie aan het Zandpad. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit plan geen algemeen verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen. Prostitutie is ook niet toegestaan als bedrijf-aan-huis.

Bij toepassing van de regel onder j staat de activiteit 'opslaan' centraal. Een auto die bij een garagebedrijf staat geparkeerd om te worden gerepareerd valt niet onder deze regel, omdat er geen sprake is van opslag.

De regel onder k maakt een uitzondering voor het gewone tuinafval. Met 'tijdelijk' wordt de periode bedoeld die een bewoner redelijkerwijs nodig heeft om het tuinafval af te voeren of op te laten halen.

### 7.5.3 Algemene regels over de activiteiten in de woning, nieuwe woonruimtes

#### 7.5.3.1 Inleiding

De functie (bestemming) wonen komt in veel bestemmingsplannen voor. Wonen kan het hoofddoel zijn, zoals bij de *functie* Wonen, maar ook een doel dat onder een bredere functie valt, bijvoorbeeld onder Gemengd of Woongebied. De regels in de verschillende bestemmingsplannen over wonen komen vaak op hetzelfde neer, maar er zijn ook verschillen, bijvoorbeeld in de definitie van wonen. Dat is beleidsmatig niet handig en voor de handhaving lastig uitvoerbaar. Dit plan zorgt voor één uniforme regeling voor het wonen die, ongeacht de regeling in een bestemmingsplan, op eenzelfde wijze het gemeentelijke woonbeleid uitvoert.

De Omgevingswet maakt onderscheid tussen functies en activiteiten. Het omgevingsplan, dat straks in de plaats komt van dit plan, moet functies toewijzen aan locaties. De functie geeft het doel van een locatie aan. Het omgevingsplan regelt vervolgens welke activiteiten zijn toegestaan. Als hoofdregel van het omgevingsplan geldt dat een activiteit moet passen bij het doel van een functie.

Dit plan anticipeert op de opzet en werking van het omgevingsplan. Dat blijkt uit de inhoud van dit artikel dat regelt welke activiteiten in een woning zijn toegestaan, in plaats van het "gebruik" te regelen, wat tot nu toe de gewoonte was.

*Let op: de regels van artikel 27 gaan niet over het bouwen!*
Voor de duidelijkheid: de regels in dit artikel gaan niet over het *bouwen of verbouwen* van woningen. In oudere bestemmingsplan staan de meeste bouwregels in hoofdstuk 2 van de regels van het bestemmingsplan, onder de diverse functies (bestemmingen). Daarnaast gelden de algemene bouwregels. In nieuwe bestemmingsplannen die een aanduiding ''overige zone - bouwen" hebben, staan de bouwregels zoveel mogelijk in hoofdstuk 3 van de regels en alleen in bijzondere gevallen deels in hoofdstuk 2.

#### 7.5.3.2 Relatie met de huisvestingsverordening

In artikel 27 wordt onderscheid gemaakt tussen twee manieren van wonen: het wonen in een woning en het wonen in een woonruimte die niet alle voorzieningen van een woning heeft, zoals een toilet, een doucheruimte of een keuken. De voorzieningen worden in het laatste geval gedeeld met andere bewoners. Deze woonvorm wordt in dit plan 'het bewonen van onzelfstandige woonruimte' genoemd. Daarmee sluit het plan aan op de termen van het woonbeleid.

De reden om onderscheid te maken tussen de twee manieren van wonen is dat woningen een ander effect op de leefomgeving hebben dan onzelfstandige woonruimtes. In de "*Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht*", een onderdeel van de omgevingsvisie, wordt dit nader uitgelegd.

Vooralsnog bieden twee wetten bescherming tegen ongewenste effecten van woningsplitsing en van het omzetten van woningen: de Wet ruimtelijke ordening die opgaat in de Omgevingswet en de Huisvestingswet. De Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet zien vooral op de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, terwijl de Huisvestingswet een goede woningvoorraad voorop stelt. Vanuit deze verschillende gezichtspunten heeft de gemeente regels gesteld in zowel de huisvestingsverordening als het plan. Helaas leidt dat in een aantal gevallen tot een dubbele vergunningplicht.

De regeling in dit plan sluit aan bij de standaardregeling in andere bestemmingsplannen (bed-and-breakfast, bedrijf-aan-huis) en bij de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik (woningvorming en omzetting).

#### 7.5.3.3 Uniformering van de regels over het wonen

*Lid 27.1 Uniforme toepassing van regels over wonen*

Op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, heeft de gemeente Utrecht juridisch gezien één bestemmingsplan. Dat bestemmingsplan bestaat, net zoals het "tijdelijke" omgevingsplan bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet, uit alle bestemmingsplannen die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Die bestemmingsplannen zijn opgesteld op basis van standaardregels. Toch zitten er verschillen tussen bestemmingsplannen, bijvoorbeeld omdat de standaard regelmatig verbeterd is en omdat het doel van het plan soms om een speciale benadering vroeg. In sommige bestemmingsplannen is uit de bestemmingsomschrijving niet eenduidig op te maken of het doel wonen alleen woningen toestaat of ook onzelfstandige woonruimte of bijzondere woonvormen. Daardoor kan de indruk ontstaan dat de functie (bestemming) ook onzelfstandige woonruimte toelaat of zelfs een omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. De regels van lid 27.1 zorgen voor een uniforme uitvoering van de bestemmingsplannen.
De regel onder 1 komt hierop neer: hoe een bestemmingsplan de functie (bestemming) wonen ook omschrijft, het doel van de woonfunctie is het bouwen, in stand laten of gebruiken van een woning. Dat blijkt uit de regel die alleen de activiteit "wonen in een woning" toestaat. De regel onder 1 vervangt dus als het ware de doeleindenomschrijving of bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan. De zinsnede "op grond van de toegewezen functie" is toegevoegd om te voorkomen dat ook vergunningen die de activiteit wonen toestaan onder deze regel vallen. De zinsnede "voor zover het die activiteit [namelijk het wonen] betreft" is nodig voor gemengde bestemmingen. Als een bestemming bijvoorbeeld wonen en maatschappelijk toestaat, dan zou zonder die zinsnede de maatschappelijke functie onbedoeld weggepoetst worden.
Een doeleindenbeschrijving of bestemmingsomschrijving die de functie wonen aan een locatie toekent, kan daarbij nuanceringen aanbrengen. Uit de beschrijving kan bijvoorbeeld blijken dat een functie (bestemming) bedoeld is voor het bouwen van zorgwoningen. Een strikte toepassing van de regel in lid 27.1, onder 1, zou een dergelijke nuancering ongedaan maken en dat is natuurlijk niet de bedoeling. De regel onder 2 maakt daarom een uitzondering op de regel onder 1 voor gevallen waarin de bestemming expliciet verwijst naar een bijzondere vorm van wonen of, anders gezegd, naar de aard van een woning, zoals een studentenwoning. Daarbij maakt die regel onder 2 onderscheid tussen a. de situatie dat de functie (bestemming) uitsluitend die bijzondere vorm van wonen wil toestaan en b. de situatie dat de functie (bestemming) wonen toestaat en daarnaast ook nog de bijzondere vorm.
Het doel van de functie (bestemming) kan ook informatie over het type of over het aantal woningen bevatten, zoals het doel: "wonen, 48 gestapelde woningen". De regel onder 3 regelt daarom dat de regels over het type (gestapeld, vrijstaand, eengezinswoning) en de aantallen blijven gelden, ongeacht de uitkomst van de toepassing van regel 1.

*Voorbeeld om bovenstaande te verduidelijken*

In het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier staan in artikel 7 Wonen onder meer de volgende doeleinden genoemd:
"a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, waarbij het aantal zelfstandige woningen ten hoogste 431 bedraagt;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 1', 'specifieke vorm van wonen - 2', en

'specifieke vorm van wonen - 3', zijn de volgende functies uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning [etc.]"
Op grond van de regel van lid 27.1, onder 1, moet de regel die hierboven onder a staat gelezen worden als: "[wonen in] woningen". De doeleinden onder b vallen onder onderdeel 2, onder b, van lid 27.1. Die regel bepaalt dat de bijzondere vormen ook zijn toegestaan als de functie die bijzondere vorm toestaat. Dat is hier het geval.
Op grond van lid 27.1, onder 3, blijft de regel van bestemmingsplan Kruisvaartkwartier dat er maximaal 431 zelfstandige woningen mogen worden gebouwd ook van kracht. In feite wordt het hierboven genoemde doel onder a dus als volgt "vertaald" door lid 27.1: a. maximaal 431 woningen. En de doeleneinden onder b blijven ongewijzigd gelden.
De vertaalde regel komt in de plaats van de oorspronkelijke regel.
De algemene regels van dit plan staan bed-and-breakfast en bedrijf-aan-huis toe in alle woningen: zie hieronder in de paragrafen 7.5.3.6 en 7.5.3.7.

#### 7.5.3.4 Algemene regels over wonen

De kern van artikel 27 staat in lid 27.2. De regel is een logisch vervolg op de regel onder 27.1: als wonen in de functie (bestemming) past, bedoelen we dat er een woning mag zijn. Onder een woning verstaan we: een complex van ruimten voor het wonen en wel door één huishouden per woning (lid 27.2). Die regel volgt ook uit de definitie van een woning, zie artikel 1.
Een woning heeft woonruimtes en ook voorzieningen, zoals een keuken, toilet en een doucheruimte, die een normaal huishouden nodig heeft. De voorzieningen zijn alleen voor het huishouden van de woning bedoeld en dus niet voor andere huishoudens. Als de voorzieningen worden gedeeld, zoals in een studentencomplex, dan heet dat in dit plan 'wonen in onzelfstandige woonruimte'. Als iemand op zolder een keuken en een toilet bouwt, is er al gauw sprake van woningsplitsing. De zolder is dan door het toevoegen van de noodzakelijke voorzieningen een zelfstandige woning geworden. Woningsplitsing is niet altijd mogelijk en alleen toegestaan, als de eigenaar van de te splitsen woning een vergunning heeft gekregen om te mogen splitsen (zie "woningvorming" in lid 27.3 van de regels en de toelichting daarop hieronder in paragraaf 7.5.3.5).

De regel van lid 27.2, onder 3, verruimt het normale begrip huishouden met twee bijzondere situaties die voor de toepassing van de regels als één huishouden worden gezien. De eerste is de situatie dat de hoofdbewoner twee kamers aan studenten verhuurt, de zogenoemde 'hospitaregeling'. Zonder de regel onder 3 zou in die situatie op grond van lid 27.3 een vergunning nodig zijn voor het bewonen van onzelfstandige woonruimtes (de studentenkamers). Met de regel onder 2 worden de studentenkamers aangemerkt als een deel van het huishouden en daarmee blijft lid 27.3 buiten toepassing. Ook mantelzorg valt onder deze regeling, waardoor het maken van een mantelzorgwoning in een bijgebouw niet als het maken van een extra woning wordt gezien.

*Hospitaregeling nader toegelicht*
De regel in lid 27.2, onder 3a, volgt uit de "Beleidsregels wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht". Daarin wordt de regel als volgt toegelicht: ”Van de hospitaregeling zoals die voorheen gold, wordt vaak misbruik gemaakt. Dit kan niet veranderd worden door het intensiveren van toezicht en handhaving. Ook heeft de regeling een aantal ongewenste neveneffecten. Zo kunnen met de regeling gemakkelijk arbeidsmigranten en prostituees in de anonimiteit worden gehuisvest. De regeling is daarom aangescherpt, zodat alleen nog de echte (ouderwetse) hospitasituatie uitgezonderd wordt van de vergunningplicht. De nieuwe regeling houdt in dat de eigenaar in de woning woont en kamers verhuurt aan maximaal 2 personen. In zo'n situatie is er strikt genomen geen sprake van omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Er is eerder sprake van inwoning: huurders bewonen woonruimte die door de eigenaar van de woning in gebruik is voor zijn of haar huishouden. Er bestaan één of meerdere huurcontracten van de eigenaar met de huurders. Daardoor is het niet langer mogelijk dat er huurcontracten tussen een hoofdhuurder en onderhuurders gelden. De eigenaar-bewoner moet voor minimaal 10% eigenaar van de woning zijn.” Met de vergunningplicht wordt de omzettingsvergunning van de huisvestingsverordening bedoeld. Iemand die kamers verhuurt op een manier die in strijd is met de regel onder 3a en die daarvoor geen vergunning heeft, kan handhaving verwachten op grond van die verordening, maar ook op grond van dit plan.

*De activiteit wonen*
De regels in lid 27.2, onder 1 en 4, maken, wellicht ten overvloede, duidelijk dat de *activiteit* wonen alleen toegestaan is op locaties waaraan de *functie* wonen of de functie bedrijfswoning (zie de volgende alinea) is toegekend.

*Bedrijfswoningen*
De regels van artikel 27 zijn alleen van toepassing op bedrijfswoningen, waar het geldende bestemmingsplan expliciet aangeeft dat een bedrijfswoning is toegestaan. In de bedrijfswoning mag één huishouden wonen en mogen ook de activiteiten bedrijf-aan-huis en bed-and-breakfast plaatsvinden, maar de andere activiteiten die in dit artikel worden geregeld zijn niet toegestaan in bedrijfswoningen. Dus: geen splitsing en geen onzelfstandige bewoning.

*Wonen in bestaande onzelfstandige woonruimtes*
Uit de regels in lid 27.1 en in lid 27.2, onder 2 en 3, volgt dat wonen in onzelfstandige woonruimtes niet is toegestaan op locaties met de functie wonen. Dat is niet terecht in de gevallen waarin die onzelfstandige woonruimtes legaal bewoond worden. Lid 27.2 regelt daarom onder 5 dat die gevallen toegestaan zijn.

De regel onder 5a regelt dat onzelfstandige bewoning is toegestaan, wanneer de eigenaar zelf niet in de woning woont en deze verhuurt aan maximaal drie personen (met afzonderlijke huishoudens). Deze verhuursituatie is vergunningsvrij op grond van het door de gemeenteraad vastgestelde beleid voor omzetten en splitsen en de door het college vastgestelde 'Beleidsregels voor wijziging van de woonruimtevoorraad'.

De regel onder 5b laat open hoe de gemeente toestemming heeft verleend. Het kan een vergunning op grond van de huisvestingsverordening zijn, een vergunning op grond van een wet die inmiddels is ingetrokken of een omgevingsvergunning. Het gaat erom dat uit de vergunning blijkt dat de gemeente in de onzelfstandige bewoning toegestemd heeft. Een brief van de belastingdienst is bijvoorbeeld niet toereikend, ook niet als de eigenaar daarin wordt opgeroepen zijn huurinkomsten aan te geven. Uit zo'n brief blijkt immers niet dat de gemeente akkoord is met de onzelfstandige woonruimte op dat adres, nog afgezien van het feit dat de belastingdienst niet bevoegd is daar een besluit over te nemen.

De regel onder 5c ligt in het verlengde van de regel onder 1. In de jaren '90 van de vorige eeuw hebben burgemeester en wethouders gedoogverklaringen afgegeven. Die zijn, als de onzelfstandige bewoning sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden, nog geldig. Dat geldt natuurlijk niet voor een gedoogverklaring waarin een einddatum is opgenomen.

Omdat omzetting woningen aan de markt onttrekt heeft de inister al op 1 mei 1975 een aanwijzing gegeven op grond van het toen geldende artikel 56 van de Woningwet. Gevolg van die aanwijzing was dat er een vergunning nodig was voor de omzetting. Dat artikel 56 was overigens in de Woningwet opgenomen om splitsingen door speculanten tegen te gaan. Voor 1 mei 1975 was het omzetten van woningen nog niet verboden.

De regel onder 5d erkent dat een omzetting van voor die tijd legaal is, ook zonder vergunning, tenzij de woonruimten tussentijds weer als woning gebruikt zijn. De regels onder 5c en 5d gelden alleen als voldaan wordt aan de voorwaarde dat de omvang van het gebruik van de woning voor onzelfstandige woonruimte niet is vergroot.

#### 7.5.3.5 Woningvorming (splitsing) en omzetting

*Lid 27.3 Woningvorming en omzetting*
Dit lid gaat over het realiseren van een nieuwe woning in een bestaande woning (woningvorming, splitsing) en over het omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Het gaat dus niet over het bouwen van een woning of van onzelfstandige woonruimte.

De regels in lid 27.3 zijn een ongewijzigde voortzetting van de geldende regels in het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht. De regeling volgt uit de "Beleidsregels wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten)". Inmiddels zijn deze beleidsregels overgegaan in "*Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht*". Voor een inhoudelijke toelichting: zie de omgevingsvisie van Utrecht.
Het voorbeeld in paragraaf 7.5.3.4 laat zien dat ook lichte veranderingen van een woning, bijvoorbeeld het plaatsen van een keuken of een extra toilet, gezien moeten worden als het splitsen van een woning. Dat is het geval als die verandering de zelfstandige bewoning van een deel van een huis mogelijk maakt, terwijl het andere deel nog steeds zelfstandig bewoond kan worden. Of het nieuwe deel ook daadwerkelijk als zelfstandige woning functioneert is niet van belang bij de beoordeling of er sprake is van het splitsen van de woning.
Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat de gemeente kan toetsen of de leefkwaliteit gewaarborgd blijft. Een extra woning kan namelijk effect hebben op bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen of het gebruik van parkeerplaatsen.

In een studentenstad als Utrecht is er een grote behoefte aan onzelfstandige woonruimte. De gemeente spant zich in om daarin te voorzien, maar wel voor zover de leefbaarheid niet te veel in het gedrang komt. Een woning die omgezet wordt naar een gebouw met onzelfstandige woonruimtes verandert de leefomgeving, omdat er meer volwassen bewoners komen die daar doorgaans voor hooguit enkele jaren blijven wonen. Tijdelijke bewoners leveren een andere bijdrage aan de sociale cohesie van een buurt dan een huishouden dat langdurig in een woning woont. Om te kunnen toetsen of leefbaarheid van een straat of buurt niet te veel wordt aangetast mag het omzetten alleen met een omgevingsvergunning, waarbij de "*Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht*" worden toegepast.

In onderdeel 2 staat een verbod op het creëren of in stand houden van een woning in een aan-, uit

of bijgebouw. Uit de regels over het wonen kan afgeleid worden dat dat niet mag. Met deze regel kan daar geen twijfel meer over bestaan. Dat vergroot de kans op de succesvolle handhaving. De regel houdt uiteraard geen verbod in om een uitbouw te gebruiken als woonruimte van een woning.

#### 7.5.3.6 Bedrijf-aan-huis

*Lid 27.4 Bedrijf-aan-huis*

Een belangrijk onderdeel van de functie (bestemming) Wonen is de regeling van het aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, in dit plan bedrijf-aan-huis genoemd, als ondergeschikte activiteit bij het wonen.

In een woonomgeving staat het wonen voorop en moet het bedrijf-aan-huis qua hinder daarbij passen. Daarom zijn in lid 27.4, onder 1, acht voorwaarden opgenomen. Een bedrijf-aan-huis is een bedrijf dat als onderneming is ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel. Bij een bedrijf-aan-huis moet in eerste instantie gedacht worden aan de zogenoemde vrije beroepen, zoals advocaat, belastingconsulent, bouwkundig architect, tolk-vertaler of een beroep in de geneeskunde, verzorging of gezondheid. Maar ook een beroep of bedrijf dat bedrijfsmatig diensten verleent of ambachtelijke bedrijvigheid verricht waarbij de werkzaamheden uit handwerk bestaan, zoals bloemschikken, decorateur, fietsenreparateur, fotograaf, glazenwasser, hoedenmaker, hondentrimmer, instrumentenmaker, kaarsenmaker, kapper of schoonheidsspecialist is mogelijk. En daarnaast zijn lichte bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan. Het voorgaande is in de regels beschreven onder 1, onderdeel g. In alle gevallen geldt dat het bedrijf moet voldoen aan alle regels, ook die van andere wetten. Op de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving staat bijvoorbeeld een timmerfabriek van maximaal 200m$^2$. Op grond van de regels mag zo'n fabriek maximaal 60m$^2$ groot zijn en het is maar de vraag of timmerwerk in elk huis mogelijk is gezien de kans op overlast bij de buren.

Bij de beoordeling of een bedrijf-aan-huis past in de woonomgeving, de voorwaarde die onder 1a genoemd wordt, bekijkt de gemeente in ieder geval of het bedrijf niet meer verkeer of parkeerdruk veroorzaakt dan een woning. Daarnaast zal de gemeente het beleid over de leefomgeving dat in de omgevingsvisie staat toepassen, zoals het geluidsbeleid.

De hoofdregel is dat een bedrijf-aan-huis in totaal niet groter mag zijn dan een derde van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 60m$^2$.
De ruimte voor het bedrijf mag zich helemaal in de woning bevinden of, als een bijgebouw groter is dan 100m$^2$, helemaal in het bijgebouw. En de ruimte voor het bedrijf-aan-huis mag zich ook deels in de woning en deels in het bijgebouw bevinden. Dat blijkt uit de regels in lid 27.4, onder 1b tot en met 1e. In tabelvorm zien die regels er zo uit:

| *in de woning (regel onder c)* | *in het bijgebouw bij de woning* | | *totaal (regel onder b)* |
|---|---|---|---|
| | *bijgebouw < of = 100m$^2$ (regel onder d)* | *bijgebouw > 100m$^2$ (regel onder e)* | |
| maximaal 1/3 van de woning | maximaal 40m$^2$ | maximaal 60m$^2$ | maximaal 60m$^2$ |

De andere voorwaarden voor een bedrijf-aan-huis zijn:

- een bedrijf waarvoor een milieuvergunning nodig is, is niet toegestaan (voorwaarde h), omdat dergelijke bedrijven niet in de woonomgeving passen;
- een horecagelegenheid, met inbegrip van een hotel, of een seksinrichting zijn in ieder geval niet als bedrijf-aan-huis toegestaan.

Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een bedrijf-aan-huis om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met het wonen en dus door één van de bewoners van de woning. Afgezien van die voorwaarden moet degene die een bedrijf-aan-huis heeft zich als een goede buur gedragen. De regels daarvoor staan in artikel 37 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek: "De eigenaar van een erf mag niet […] onrechtmatig […] aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun." En ook regels van het Bouwbesluit, bijvoorbeeld over opslag van gevaarlijke stoffen, moeten nageleefd worden.

Op grond van de regel in lid 27.4, onder 2, kunnen burgemeester en wethouders met een vergunning ook een bedrijf-aan-huis toegestaan dat qua hinder vergelijkbaar is met een bedrijf dat voldoet aan de regel onder 1g.

Parkeren bij een woning met een bedrijf-aan-huis is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht en de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrech. Dat parkeren valt onder bezoekersparkeren.

#### 7.5.3.7 Logies, bed-and-breakfast, vakantieverhuur

*Lid 27.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur*

Het aanbieden van logies in de woning heeft effect op de woningvoorraad en op de leefomgeving. Het eerste aspect, het beheren van de woningvoorraad, valt onder de Huisvestingswet. De gemeente heeft op basis van die wet de huisvestingsverordening vastgesteld. Daarin is sinds 1 juli 2021 de plicht opgenomen om een bed-and-breakfast of een woning waar particuliere vakantieverhuur wordt aangeboden te registreren. De gemeente heeft een wijziging van de verordening in voorbereiding die een meldplicht per overnachting invoert voor de particuliere vakantieverhuur. De regels over logies die als doel hebben de kwaliteit van de leefomgeving te bewaken, staan in dit plan.

De regeling voor bed-and-breakfast die in Utrecht wordt gehanteerd, staat een bed-and-breakfast toe in woningen als deze wordt gedreven door de hoofdbewoner of een volwassene uit het huishouden van de hoofdbewoner, de woning voor minimaal 50% in gebruik blijft als woning en de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner in de woning aanwezig is als er gasten zijn. Die laatste regel benadrukt het karakter van een bed-and-breakfast. Anders dan bijvoorbeeld bij particuliere vakantieverhuur is er in een bed-and-breakfast altijd een gastheer of -vrouw aanwezig. Het is natuurlijk niet zo dat de aanwezigheid inhoudt dat de gastheer of -vrouw geen boodschappen mag doen. De regel wordt overtreden als een afwezigheid niet past bij een bed-and-breakfast.
Parkeren bij een woning met een bed-and-breakfast is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de beleidsregels over parkeernormering. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

De gemeente heeft in het verleden toegestaan dat een bed-and-breakfast in een bijgebouw werd aangeboden. In de praktijk blijkt dat de regeling lastig handhaafbaar is. Een belangrijk kenmerk van een bed-and-breakfast is dat de bewoner gastheer of gastvrouw is. Dat kenmerk komt niet tot zijn recht als de bed-and-breakfast in een bijgebouw is ondergebracht. Daarnaast kan de mogelijkheid van een bed-and-breakfast leiden tot de onbedoelde mogelijkheid om twee bed-and-breakfasts te exploiteren: één in en één buiten de woning. De mogelijkheid is daarom geschrapt. Een bestaande, legale bed-and-breakfast in een bijgebouw valt daarmee onder het algemene overgangsrecht. Een bewoner die toch een bed-and-breakfast in een bijgebouw wil kan een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aanvragen ten behoeve van een bed-and-breakfast in een bijgebouw.

Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft. Om daarop toe te zien hebben burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld. Deze zijn voor zover ruimtelijke relevant in de regels opgenomen. De verhuurder moet overigens ook voldoen aan de Huisvestingswet. Sinds 1 januari 2021 is particuliere vakantieverhuur wettelijk geregeld in de gewijzigde Huisvestingswet en valt nu -net als Bed and Breakfast- onder de regeling voor toeristische verhuur. Sinds 1 juli 2021 geldt op grond van de Huisvestingsverordening voor zowel particuliere vakantieverhuur als voor Bed & Breakfast een registratieplicht.

Andere vormen van logies, zoals tijdelijk verblijf (short stay), zijn in de woning niet toegestaan. Dergelijke vormen van logies mogen alleen op een locatie die een logiesfunctie heeft of als de eigenaar een vergunning voor logies.

### 7.5.4 Detailhandel en bezorging van consumentengoederen

#### 7.5.4.1 Inleiding

In bestemmingsplannen zijn panden met de functie (bestemming) detailhandel bedoeld voor het doen van boodschappen in een winkel. Bij het toekennen van de functie is gekeken naar de planologische uitstraling van een winkel op de omgeving. Die uitstraling wordt in grote lijn gevormd door het komen en gaan van klanten, door een inrichting van de gevel van de winkel die uitnodigt om te winkelen en door de bevoorrading.
De mogelijkheid om via internet boodschappen te bestellen roept de vraag op of die vorm van boodschappen doen een vorm van de planologische activiteit detailhandel is of dat het gezien moet worden als een bedrijfsactiviteit. Duidelijk is dat een bedrijf dat zich richt op internetbestellingen geen klanten trekt en geen aantrekkelijke gevel nodig heeft.

Een internetwinkel met bezorgdienst kan ook gezien worden als de bedrijfsactiviteit distributie. In dat geval past zo'n bedrijf in beginsel alleen in een pand met een bedrijfsbestemming.

In 2021 zijn diverse bedrijven gestart met het aanbieden van snelle bezorgdiensten met een zogenoemde tienminutenservice. Dergelijke diensten kunnen een aanvulling zijn op de dienstverlening aan de klant en zorgen voor economische activiteit. De diensten kunnen ook klachten veroorzaken, omdat de aanbieders van die diensten zich ook op plekken vestigen waar de verkeersbewegingen door bevoorrading en door bezorgers het leef- en winkelklimaat aantasten. De

handhaving van zo'n bedrijf dat op een verkeerde plek zit is lastig, omdat bestemmingsplannen geen rekening hebben gehouden met deze vorm van bedrijvigheid.

De vestiging van bezorgdiensten heeft bij een aantal gemeenten tot handhavingszaken geleid die aan de rechter zijn voorgelegd. Uit de uitspraken is de lijn te trekken dat de rechter afhaalzaken en webwinkels in beginsel aanmerkt als detailhandel, omdat de activiteiten vallen onder de begripsomschrijvingen van detailhandel die in bestemmingsplannen staan. De oorzaak van de uitleg van de rechter is dat die definitie nog stamt uit de tijd voor het internet. De uitleg heeft als gevolg dat de gemeente het detailhandels beleid niet adequaat kan uitvoeren, maar ook niet kan sturen op het aanbieden van passende locaties voor bezorgdiensten en het weren van bezorgdiensten op locaties waar dat gezien de leefbaarheid of de winkelomgeving ongewenst is.

Er kunnen zich drie situaties voordoen:

1. de bezorgdienst vestigt zich in een pand met een bestemming die bedrijven binnen de woonomgeving toelaat;
2. de bezorgdienst vestigt zich op een bedrijventerrein;
3. de bezorgdienst vestigt zich in een pand met een detailhandelsbestemming.

#### 7.5.4.2 Vestiging in een bedrijfspand in de woonomgeving

De bedrijvenlijsten die in de woonomgeving van toepassing zijn kennen de activiteit bezorgdienst of distributiebedrijf niet. Als een bezorgdienst een vergunningaanvraag voor de vestiging indient, dan moet de gemeente (burgemeester en wethouders) bepalen of de planologische uitstraling van zo'n bezorgdienst vergelijkbaar is met een andere activiteit die wel op de lijst staat en die in de woonomgeving is toegestaan, de post- en koerierdienst. Dat is een bedrijf in de categorie C van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, wat wil zeggen dat zo'n bedrijf in beginsel niet past in de woonomgeving. Op de bedrijvenlijst die voor bedrijfsterreinen wordt gehanteerd komt een bezorgdienst wel voor, namelijk onder de benaming distributiebedrijf. De bijbehorende bedrijfscategorie is 3, een bedrijfscategorie die ook niet past in de woonomgeving. De uitkomst van zo'n onderzoek zal dan ook zijn dat de bezorgdienst niet toegelaten kan worden, behalve als de locatie voldoende afstand van woningen heeft of de bezorgdienst met maatregelen kan zorgen voor een belasting op de omgeving die gelijk te stellen is met de belasting van een bedrijf dat wel in de woonomgeving kan worden toegestaan.
In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving bij de regels van dit plan is de activiteit bezorgdienst toegevoegd aan de activiteit Post- en koeriersdiensten.

#### 7.5.4.3 Vestiging op een bedrijventerrein

De vestiging van een bezorgdienst op een bedrijventerrein is in overeenstemming met de bestemming op locaties waar de categorie 3 of hoger is toegestaan.

#### 7.5.4.4 Vestiging in een pand met een detailhandelbestemming

In Utrecht zijn panden die de bestemming detailhandel hebben bedoeld voor winkels. Een winkel heeft onder meer de volgende kenmerken: de klant kan op bezoek komen, de klant kan ter plaatse kiezen welk artikel hij wil kopen, de klant kan ter plaatse betalen, de winkel biedt een bepaald soort assortiment aan. Een bezorgdienst is in eerste instantie een distributiebedrijf dat een aantal van de kenmerken van een winkel mist. Een bezorgdienst heeft ook een andere planologische uitstraling en een ander effect op de leefomgeving.

Een van de kernpunten van het Utrechtse detailhandelsbeleid is het clusteren van winkels in grotere en kleinere winkelcentra, omdat aangetoond is dat clusters van winkels meer klanten trekken en een levendiger straatbeeld opleveren. Een bezorgdienst die zich in een winkelpand vestigt onderbreekt en verstoort het winkelcluster, maakt het straatbeeld minder aantrekkelijk (verkeersbewegingen van bezorgers, wachtende bezorgers met voertuigen op de stoep, geen etalages, geen klanten) en is daarnaast een bedrijfsactiviteit die vaak niet past in de omgeving. Boven winkels wordt vaak gewoond en extra verkeersbewegingen kunnen de leefomgeving aantasten.

Supermarkten zullen ook snelle bezorgdiensten gaan aanbieden. Of dat past binnen de bestemming of vergund kan worden met een vergunning om af te wijken van het bestemmingsplan is afhankelijk van de manier waarop een supermarkt dat organiseert en van de grootte en ligging van de supermarkt. Hetzelfde geldt voor grote winkels, zoals tuincentra.

#### 7.5.4.5 Conclusie: duidelijkere afbakening van functies, uitvoering via vergunning

Planologische gezien zijn bezorgdiensten distributiebedrijven die in een bedrijfscategorie zitten die niet zonder meer past in de woonomgeving. De vestiging van een bezorgdienst in een winkel komt al gauw in strijd met het detailhandelsbeleid en kan een onwenselijke invloed op de omgeving hebben. Daarom regelt dit plan wanneer een activiteit past binnen de functie detailhandel en geeft het plan duidelijkheid over de bedrijfsactiviteit bezorgdienst. Daarmee wordt duidelijk dat de activiteit bezorgdienst niet in een winkelpand gevestigd mag worden en ook niet op een locatie binnen de woonomgeving. De wet biedt de mogelijkheid om bezorgdiensten toch toe te staan na het verlenen van een vergunning. De vergunningprocedure biedt de mogelijkheid om op locaties waar dat passend is ruimte te bieden aan bezorgdiensten. Daarbij kunnen aspecten als verkeersbewegingen, parkeren van voertuigen, een gezonde leefomgeving en de uitstraling naar de omgeving goed bekeken worden.

#### 7.5.4.6 Uitleg van de regels en de bijbehorende begrippen

Lid 30.1 heeft als doel om de functie (bestemming) detailhandel zodanig af te bakenen dat duidelijk is dat het elektronisch bestellen en vervolgens de bezorging van consumentengoederen (boodschappen, koopwaren) niet valt onder deze functie. Alleen een activiteit die voldoet aan de kenmerken van de onderdelen 1 tot en met 4 past binnen de functie. De onderdelen spreken voor zich. De omschrijving van het begrip detailhandel sluit aan bij dit lid. Het zal duidelijk zijn dat een bezorgdienst die zich met vergunning in een voormalig winkelpand vestigt niet voldoet aan de kenmerken van detailhandel als er alleen een afhaalloket is geplaatst al dan niet met een kassa.

Lid 30.2 heeft als doel om een starre toepassing van het eerste lid te voorkomen. Er zijn veel winkels die ook de mogelijkheid bieden om elektronische bestellingen te plaatsen, waarna de bestelling door de klant wordt opgehaald of bij de klant thuisbezorgd wordt. Deze service moet een winkel kunnen bieden om te kunnen concurreren met internetdiensten. En er zijn ook winkels, zoals meubelzaken, die vanwege de aard van aangeboden producten bezorging aanbieden. Onderdeel 1 van lid 30.2 regelt dat deze bestel- en bezorgservice niet als gevolg heeft dat de winkel niet meer onder de functie detailhandel zou vallen.

Onderdeel 2 van lid 30.2 is een vangnetregel voor het geval dat winkels als gevolg van een coronamaatregel gesloten zijn.

### 7.5.5 Bedrijfsactiviteiten

In artikel 29.2 is het gemeentelijk beleid uit de Bedrijventerreinenstrategie 2012 verwoord. Het gaat hier in het bijzonder om de regels over kantoren op bedrijventerreinen. Bij nieuwe bedrijventerreinen en bij nieuwe bestemmingsplannen van bestaande terreinen wordt het uitgangspunt dat niet meer dan 30% van bedrijfsgebouwen gebouwd en gebruik mag worden als kantoorruimte. In de meeste bestemmingsplannen is ook een maximum gegeven aan het kantoorvloeroppervlakte van maximaal 2.000 m² per bedrijf. Deze voorwaarde is ook in dit plan opgenomen. Voor zover in bestemmingsplannen afwijkende regels zijn opgenomen gaan de afwijkende regels voor op de algemene regels van dit bestemminsplan.

### 7.5.6 Horeca als onderdeel van een andere activiteit

In artikel 28 en 34 is het gemeentelijke horecabeleid uit de nota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (5Mb) verwoord dat gaat over ondergeschikte horeca-activiteiten. Dat zijn horeca-activiteiten die passen bij een functie die in de eerste plaats voor een andere activiteit bedoeld is. Er is dus geen zelfstandige horeca-vestiging. Additionele horeca is een logisch onderdeel van de belangrijkste activiteit van een functie, zoals een bedrijfskantine in een kantoor of koffiecorner in een museum. Ondersteunende horeca in een winkel is een activiteit die plaatsvindt om de hoofdactiviteit, verkoop, te versterken.

Artikel 28 Additionele horeca
Additionele horeca is alleen toegestaan, als die activiteit voldoet aan een aantal voorwaarden. De eerste voorwaarde in artikel 28 bevat een limitatieve lijst van activiteiten die zich bij uitstek lenen voor de additionele horeca-activiteit. Daarmee wordt de regeling duidelijker en beter toepasbaar. Voor additionele horeca bij de genoemde activiteiten is geen vergunning nodig, omdat additionele horeca wordt gezien als een ondergeschikt onderdeel van die activiteit. Ondergeschikt betekent dat de additionele horeca-activiteit ook in zijn uitstraling een deel is van de hoofdactiviteit, wat bijvoorbeeld blijkt uit de ruimte die ervoor beschikbaar is, de omvang van het personeel voor de additionele horeca en de kosten daarvan in de begroting. Een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte moet gezien worden als maximum.

Het Ontwikkelingskader laat de mogelijkheid open dat er andere dan de in de regels genoemde activiteiten zijn die gecombineerd mogen worden met additionele horeca. Zo'n andere activiteit zal

als gevolg van deze regeling een vergunning moeten aanvragen voor additionele horeca, zodat de gemeente kan toetsen of de andere activiteit zich leent voor additionele horeca en belanghebbenden de gelegenheid krijgen om bezwaar te maken.

Onder de hoofdactiviteit "bedrijfsactiviteiten in bedrijven", genoemd onder 1, vallen alle bedrijfsmatig verrichte activiteiten, dus ook het werk van een verkoper in een warenhuis. In een warenhuis is additionele horeca dus toegestaan, als het een kantine voor het personeel is. Als de kantine ook het winkelende publiek bedient, dan gelden de regels voor ondersteunende horeca.

Onderdeel 2 verduidelijkt dat de additionele horeca alleen in relatie met de hoofdfunctie gebruikt mag worden. In de praktijk komt het nog wel eens voor dat bijvoorbeeld een sportkantine verhuurd voor het houden van een feest. Dat mag dus niet.

Het percentage van 30% dat onder 3 genoemd wordt is overgenomen uit het Ontwikkelingskader. De regel is volgens het Ontwikkelingskader alleen van toepassing op 'kleinschalige' functies. In de regel onder 3 is 'kleinschalig' vertaald in maximaal 1200m$^2$. Boven de grens van 1200m$^2$ geldt een percentage van 25%, zonder maximum oppervlak. De jarenlange praktijk heeft uitgewezen dat zich geen problemen voordoen bij functies die niet kleinschalig zijn. De algemene regel dat additionele horeca ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie geeft voor functies met een grotere omvang voldoende sturing.

Uit de regels volgt dat de ruimte voor de horeca-activiteit niet los van de hoofdfunctie gebruikt kan worden. De ruimte waar de horeca-activiteit plaats vindt, mag dus niet verhuurd worden of anderszins in gebruik worden gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen.

Artikel 34 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca
In dit artikel zijn regels opgenomen voor de mengvormen 'winkel met ondergeschikte horeca' en 'horeca met ondergeschikte verkoop' en ook voor de gevelbankjes die bij een onderneming met zo'n mengvorm geplaatst mogen worden. De Drank- en horecawet is uiteraard ook van toepassing op zo'n mengvorm. Een horecagelegenheid met een verkoopruimte of een winkel met een horecadeel mag op grond van die wet geen alcohol schenken.
Ondersteunende horeca is horeca die hoort bij de functie van een gebouw en ondergeschikt is aan die functie. Dat moet blijken uit de aard van de functie en uit de omvang van de ondersteunende horeca. In de winkelbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca.

De regeling in lid 34.1 van dit artikel volgt het horecabeleid (zie de inleiding van deze paragraaf). Anders dan bij de regels over additionele horeca is hier het kader uit het horecabeleid vrijwel ongewijzigd overgenomen. Alleen de omvang van het horecadeel, beschreven onder 4, 5 en 6, is zo genoteerd dat de maximaal toegestane omvang van het horecadeel niet verspringt, als het percentage waarmee gerekend moet worden veranderd.
De regel over de zichtbaarheid van het horecadeel combineert twee elementen uit het horecabeleid: het horecadeel van de winkel zelf is niet zichtbaar, maar er is ook geen bord op de gevel, waaruit blijkt dat er een horecadeel is. Uit de regel dat de ondersteunende horeca alleen via de ingang van de winkel bereikbaar is volgt dat ook het horecagedeelte van de winkel zich moet houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Ondersteunende verkoop is verkoop in een deel van een horecagelegenheid. De regels hiervoor zijn opgenomen in lid 34.2. De regels zijn vergelijkbaar met de regels voor ondersteunende horeca. Ze volgen ook uit het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. Het Ontwikkelingskader wil beide mengvormen van horeca en winkel een gelijk speelveld geven. Dat blijkt ook uit de regeling voor gevelbankjes.

*Gevelbankjes*
Het Ontwikkelingskader geeft aan onder welke voorwaarden gevelbankjes zijn toegestaan. Een van die voorwaarden is dat het gaat om mengvormen die hiervoor zijn besproken, dus een winkel met ondergeschikte horeca of andersom. Gevelbankjes zijn bedoeld voor klanten die het drankje of hapje dat ze binnen gekocht hebben buiten willen opeten. Uit de regel in lid 34.3 onder 2 volgt dat het niet de bedoeling is dat een gevelbankje gebruikt wordt als een terras waar bediend wordt. Als er wel bediend wordt, valt een gevelbank onder de werking van het terrassenreglement en moet de ondernemer beschikken over een vergunning op grond van de horecaverordening.
De regel onder 4 biedt aan de ondernemer de mogelijkheid om meer dan één gevelbank te plaatsen, zo lang de totale breedte maar aan de regel voldoet.
De regel onder 6 sluit uit bij de Winkeltijdenwet. Het gebruiken van gevelbankjes is dus toegestaan zo lang het winkeldeel open is.

### 7.5.7 Functietoedeling bij kruisende functies

De regels in *artikel 33* voorkomen dat bij kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten een dubbele functie wordt aangewezen of in de regels bij de functies waarin kruisingen en dergelijke voorkomen steeds wordt vermeld dat activiteiten van een gekruiste functie op een kruising ook passend zijn. De werking van de regel spreekt voor zich: onder een spoorviaduct met de functie Verkeer – railverkeer mag je fietsen of rijden als het spoor de functie Verkeer kruist.
De regel geldt alleen bij kruisingen en alleen in gevallen dat de functie die gekruist wordt aan weerszijden van de kruising hetzelfde is.

### 7.5.8 Overige zone - nieuwvestiging kantoren

Voor Papendorp geldt een maximum voor de hoeveelheid nieuwe kantoren die er nog kan worden gebouwd. Met het Inpassingsplan Kantoren heeft de provincie Utrecht in 2018 geregeld dat in Papendorp nog 139.000 m² bruto vloeroppervlakte aan nieuwe, zelfstandige kantoren toegevoegd mag worden. Dat geldt voor de locaties waar nog nieuwe kantoren gebouwd mogen worden. Voor locaties waar toen al kantoren stonden, zijn de regels niet veranderd. Op de locaties waar het Inpassingsplan Kantoren geldt, is inmiddels één kantoor gebouwd. Dat kantoor, het kantoor van de NVM aan de Orteliuslaan 951, heeft een bruto vloeroppervlakte van 4170 m² aan zelfstandige kantoren (en daarnaast 930 m² aan bedrijfs- en congresruimtes). Van de uitbreidingsruimte voor nieuwe kantoren is daarmee nog 134.830 m² bvo beschikbaar.

Met de aanduiding 'overige zone – nieuwvestiging kantoren' wordt de nog beschikbare ruimte voor nieuwe zelfstandige kantoren vastgelegd in dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp. Daar waar die aanduiding geldt, mogen de uitbreidingen met nieuwe zelfstandige kantoren in totaal niet meer zijn dan 134.830 m² bvo. Hierbij is ervoor gekozen om de aanduiding voor geheel Papendorp te laten gelden. Dit maakt het mogelijk dat de ruimte voor nieuwe kantoren verschoven kan worden binnen Papendorp. Op deze manier kunnen bijvoorbeeld nieuwe kantoren worden gerealiseerd op de nieuwe kantoorlocaties in Papendorp Noord en op de nog braakliggende kavels in Papendorp. De provinciale Interim Omgevingsverordening (zie paragraaf 2.2.1) staat het toe om de beschikbare ruimte voor kantoren te verschuiven binnen Papendorp. Dit mag niet leiden tot een overschrijding van het door de provincie bepaalde maximum metrage. Met de aanduiding 'overige zone – nieuwvestiging kantoren' is dit geregeld.

De regeling bestaat uit twee delen. In het eerste lid wordt het maximum voor nieuwe zelfstandige kantoren aangegeven. Dit is de hoofdregel. De bruto vloeroppervlakte van nieuwe zelfstandige kantoren mag niet meer zijn dan 134.830 m² bvo. Dat geldt ter plaatse van de (gebieds)aanduiding, wat concreet betekent dat het voor het hele plangebied van het bestemmingsplan Papendorp geldt.

In het tweede deel worden vier regels opgesomd die bepalen hoe de hoofdregel moet worden beoordeeld, als de realisatie van nieuwe zelfstandige kantoren aan de orde is:

1. De eerste regel geeft aan wat onder de noemer 'nieuwe zelfstandige kantoren' valt. Het gaat om uitbreidingen en toevoegingen (nieuwvestiging) van zelfstandige kantoren. In beide gevallen moet het dan gaan om meer bruto vloeroppervlakte dan in totaal al aanwezig is in Papendorp. Bij dat laatste gaat het om de bestaand aanwezige kantoren. Van belang hierbij is dat 'bestaand' binnen de planregeling (zie begrip 1.18) niet verwijst naar de feitelijke situatie op dat moment. 'Bestaand' is voor de planregeling de situatie zoals die aanwezig was op het moment dat het ontwerp van dit bestemmingsplan ter inzage werd gelegd én voor zover dat toen legaal aanwezig was. Naast 'bestaand' moet het ook gaan om 'aanwezige' kantoren. De mee te tellen kantoren moeten er dus daadwerkelijk staan in de 'bestaande' situatie. Daarnaast tellen ook ongebruikte omgevingsvergunningen voor zelfstandige kantoren mee. Op basis daarvan kunnen immers 'op elk moment' zelfstandige kantoren gebouwd worden, ondanks dat ze dan niet aanwezig zijn en zonder ze (opnieuw) getoetst worden aan het maximum metrage. Op het moment van schrijven betreft dit concreet één vergunning: een nieuw kantoor van 13.678 m2 bvo aan de Ortheliuslaan 1010.
2. Het maximum geldt voor locaties waar nog zelfstandige kantoren gebouwd kunnen worden. Het geldt niet voor locaties waar al zelfstandige kantoren gerealiseerd zijn. Voor die locaties kunnen, sec gezien vanuit het kantorenbeleid, de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden blijven gelden. Met de tweede regel is daarvoor een uitzondering gemaakt op de hoofdregel. Bij het vervangen en uitbreiden van bestaande kantoren hoeft niet aan het maximum metrage voldaan te worden. Het bouwplan moet wel voldoen aan de bouwregels van dit bestemmingsplan. Datzelfde geldt als voor een uitbreiding van een kantoor gebruik wordt gemaakt van de binnenplanse mogelijkheden om af te wijken van de bouwregels, bijvoorbeeld voor een kleine overschrijding van een maximum bebouwingspercentage of hoogtemaat.
3. De derde regel is een doorvertaling van een uitzondering uit provinciaal beleid, uit de Interim Omgevingsverordening (zie paragraaf 2.2.1). Tot maximaal 1.500 m² bruto vloeroppervlakte per

gebouw, mogen bestaande gebouwen worden getransformeerd naar zelfstandige kantoren, zonder dat dit ten koste gaat van het maximum metrage. Uiteraard moet het dan gaan om gebouwen die niet als kantoor zijn gebouwd.

4. De Interim Omgevingsverordening bepaalt dat het maximale bruto vloeroppervlakte aan nieuwe zelfstandige kantoren niet mag toenemen. In de verordening wordt daarvoor een andere wijze van meten gegeven dan de gemeente Utrecht hanteert in haar bestemmingsplannen. De vierde regel bepaalt dat de wijze van meten van de provincie Utrecht gevolgd wordt bij het bepalen van het maximale bvo aan nieuwe zelfstandige kantoren. Hiermee wordt aangesloten op de Interim Omgevingsverordening. Het sluit meetverschillen uit.

Voor het overige geldt, dat de realisatie van nieuwe zelfstandige kantoren altijd moet gebeuren binnen de andere regels die voor de betreffende locatie gelden.

### 7.5.9 Geluidzone - industrie 1 en 2

Hooggelegen is een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Grote delen van dat industrieterrein worden opgeheven met dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp. De delen van het industrieterrein die worden opgeheven, zijn aan de geluidzone toegevoegd. De geluidzone kan namelijk niet verkleind worden, omdat het andere deel van de opheffing van het industrieterrein moet gebeuren met de vaststelling van bestemmingsplan Groenewoud. Zolang dat nog geen feit is, kan de (contour van de) geluidzone nog niet worden aangepast. De geluidzone moet namelijk kloppen met de locaties waar industrieterrein is toegestaan. Daardoor is het niet mogelijk om de nieuwe geluidzone gelijk op te nemen: een (veel kleinere) zone voor een (veel kleiner) industrieterrein waarop alleen nog Nedal aanwezig is. Maar, met alleen het opnemen van de huidige geluidzone voor Hooggelegen, zou uiteindelijk Nedal binnen een geluidzone liggen die groter is dan nodig. Voor de woningen die buiten de nieuwe zone staan, zou een goed woon- en leefklimaat daardoor onvoldoende geborgd zijn.

Vanwege deze situatie zijn twee geluidzones opgenomen in dit bestemmingsplan: 'geluidzone – industrie 1' en 'geluidzone – industrie 2'. De eerste geluidzone is de bestaande geluidzone, aangevuld met de delen van het industrieterrein die dit plan opheft. In de regels is daarbij bepaald dat deze zone alleen geldt als bestemmingsplan Nedal KWS nog geldt en industrieterrein mogelijk maakt. De locaties waar het om gaat, staan op een kaart in Bijlage 2 van de regels van dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp. Zodra het industrieterrein daar is opgeheven, door de vaststelling van het bestemmingsplan Groenewoud, geldt de bestaande geluidzone niet meer. Vanaf dat moment geldt alleen nog de tweede geluidzone: 'geluidzone – industrie 2'. Die zone is de nieuwe geluidzone voor Nedal.

## 7.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels)

In hoofdstuk 5 worden regels gesteld aan activiteiten die de bodem en de ondergrond kunnen verstoren. Het artikel wordt in de aanloop van de Omgevingswet stap voor stap opgebouwd. De eerste stap is het onderbrengen van de bescherming voor leidingen en voor archeologische resten in het bestemmingsplan. Later kunnen bijvoorbeeld regels worden toegevoegd die nodig zijn voor de bescherming van het grondwater of regels die nodig zijn om koude-warmteopslag in de bodem ordelijk te laten verlopen.

In de regels van het plan staat voor welk grondwerk een vergunning nodig is. Die vergunning werd vroeger 'aanlegvergunning' genoemd. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan zo'n vergunning verleend worden. De wettelijke grondslag voor de vergunning is te vinden in artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 36 Vergunning in verband met de bescherming van een functie
De bescherming van leidingen en waterkeringen wordt in bestemmingsplannen meestal geregeld in de zogenoemde 'dubbelbestemmingen'. In de regels bij zo'n functie (bestemming) staat dan welke vergunningen nodig om te mogen graven of bouwen op de locaties waar de functie geldt.
Om het aantal regels te beperken en om te voorkomen dat voor de ene leiding andere regels gelden dan voor de andere, zijn in dit plan de regels die voor meer dan een functie gelden in dit hoofdstuk met algemene regels opgenomen.
Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van een vergunningaanvraag of de te beschermen functie schade kan oplopen en of er gevaar kan ontstaan. Voordat dat ze een besluit nemen, vragen burgemeester en wethouders advies aan de beheerder.

Het bouwen op een leiding of waterkering is alleen toegestaan, als de bouwer een vergunning op grond van het tweede lid heeft die in werking is getreden. Dit volgt uit artikel 23, lid 23.5.

Artikel 37 Bescherming van archeologische waarden
Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt de Verordening op de archeologische

monumentenzorg deel uit het van het tijdelijke omgevingsplan dat op grond van de wet ontstaat. Voor de zichtbaarheid van de regels over de archeologie in dat tijdelijke omgevingsplan is het beter om ze alvast in het plan op te nemen.

De regels die de archeologische resten beschermen vloeien voort uit de verplichtingen op grond van het Verdrag van Valletta. In dat verdrag is bepaald dat de landen die meedoen zorgen voor behoud van de archeologische waarden, het liefst door archeologische resten in de bodem te laten zitten.

De gemeente heeft ter uitvoering van het Verdrag van Valletta jarenlang gewerkt met de archeologische waardenkaart waarop de kans op het vinden van archeologische resten is aangegeven. Sinds het vaststellen van die kaart is er veel archeologisch onderzoek gedaan. De resultaten van de onderzoeken zijn verwerkt in een nieuwe waardenkaart. De kaart is als Bijlage 27 bij de toelichting gevoegd.

De afstanden en graafdiepten die op de archeologische waardenkaart zijn aangegeven zijn met behulp van onderstaande tabel verwerkt in de regels en op de verbeelding.

| verwachtingswaarde, van hoog naar laag | maximale graafdiepte | maximaal te verstoren oppervlakte |
|---|---|---|
| WA1 (monument) | 0 | 0 $m^2$ |
| WA2 = overige zone - archeologische verwachting - 2 | 30 cm | 0 $m^2$ |
| WA3 = overige zone - archeologische verwachting - 3 | 30 cm | 30 $m^2$ |
| WA4 = overige zone - archeologische verwachting - 4 | 30 cm | 100 $m^2$ |
| WA5 = overige zone - archeologische verwachting - 5 | 30 cm | 500 $m^2$ |
| WA6 = overige zone - archeologische verwachting - 6 | 50 cm | 5000 $m^2$ |
| WA7 | onbeperkt | onbeperkt |

De zones met de laagste nummers worden het zwaarst beschermd in de regels. Die zones zijn bijvoorbeeld toegekend aan locaties in de binnenstad of aan locaties waar de Romeinse weg in de bodem zit. Op plekken waar geen zone is aangewezen, is voor grondwerk geen vergunning nodig ter bescherming van de archeologie.

Binnen de gebieden die op de archeologische beleidskaart is aangeduid als WA6 ontstaat alleen een vergunningplicht bij een initiatief met een zeer grote verstoring. De meeste bouwpercelen zijn veel kleiner dan 5000$m^2$. Bij het bepalen van de grens van de 'overige zone - archeologische verwachting - 6' is daarmee rekening gehouden door die kleinere percelen buiten de grens van de aanduiding te houden, als het evident is dat zo'n grote verstoring daar niet kan plaatsvinden. Zo wordt voorkomen dat een initiatiefnemer onnodig tegen de signalering van mogelijke archeologische resten aanloopt.

De zones worden aangepast, als uit nader onderzoek blijkt dat er geen of juist meer archeologie op een locatie is.

In lid 37.1 staat wanneer voor grondwerk geen vergunning nodig is op grond van het plan.

In Artikel 37 worden in het eerste en tweede lid enkele categorieën van gevallen van grondwerk aangegeven waarvoor geen vergunning in verband met archeologische waarden nodig is. Grondwerk dat onderdeel uitmaakt van normaal onderhoud en beheer van een begraafplaats is op basis van de omschrijving in Artikel 37 lid 1 onder 2a niet vergunningplichtig.

## 7.7 Natuur, flora en fauna (hoofdstuk 6 van de regels)

Dit hoofdstuk komt in de geldende bestemmingsplannen niet voor. Het hoofdstuk wordt gevuld met regels die over het beheer van flora, fauna of natuur gaan. Dat is een onderwerp dat onder de zogenoemde "verbrede reikwijdte" van het plan valt.

### 7.7.1 Kappen, inleiding

Om te oefenen met het overzetten van verordeningen naar het omgevingsplan zijn de regels uit de kapverordening, dat zijn regels over het kappen van bomen, in dit hoofdstuk geplaatst. Andere onderwerpen volgen na inwerkingtreding van de Omgevingswet.

*Artikel 38 Aantasten van bomen of andere houtopstanden*
Dit artikel gaat over het vellen van een of meer houtopstanden, waarmee ook het kappen een of meer bomen bedoeld wordt. Een houtopstand is in de Omgevingswet gedefinieerd als ''een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend''. Dat kunnen ook een of meer bomen zijn. Vellen staat in de Omgevingswet gedefinieerd als ''het rooien of verrichten van andere handelingen die de dood of ernstige beschadiging van een houtopstand tot gevolg kunnen hebben''. Ook het kappen van bomen valt dus onder deze definitie. Deze definities zijn verplicht en daarvan kan niet worden afgeweken.

Het doel van de regels over het kappen is het beschermen van houtopstanden, omdat die belangrijke waarde hebben voor van ecologie, cultuurhistorie en voor de leefbaarheid van een straat of buurt. Deze waarden, maar ook de boomwaarde, bepalen of een vergunning verleend kan worden. De boomwaarde wordt bepaald aan de hand van de omvang van de boom, de economische waarde, de invloed op de locatie, de conditie van de boom en de manier waarop de boom gepland is.
De regels in dit artikel verbieden het kappen van bomen zonder een vergunning van burgemeester en wethouders. De vergunning kan worden geweigerd als het kappen de bovengenoemde belangen doorkruist. Het behoud van waardevolle bomen moet worden afgewogen tegen andere belangen, zoals het belang van degene die tot velling wil overgaan. Als bomen gekapt worden of door andere oorzaken verloren gaan, dan geldt in beginsel een herplantplicht.

*Afstandseis erfgrens in het Burgerlijk Wetboek en noodkap*
Niet alle regels uit de Algemene Plaatselijke Verordening zijn opgenomen.
In artikel 5:42 Burgerlijk Wetboek staat dat er geen bomen, heesters of heggen binnen de afstand 2 meter van de erfgrens mogen staan, behalve als de planten lager zijn dan de erfafscheiding, als de eigenaar van het erf van de buren toestemming heeft gegeven of als het erf grenst aan een openbare weg of een openbaar water. Op grond van lid 2 van dat artikel kan de gemeente in een verordening een kleinere afstand opnemen. Dat heeft de gemeente Utrecht gedaan. Een bestemmingsplan (en ook het omgevingsplan) is geen verordening. Daarom kan de regel over de kleinere afstand niet worden verplaatst en moet dus in de Algemene Plaatselijke Verordening blijven staan.

De regels over noodkap kunnen niet worden opgenomen in het plan, omdat deze onderwerpen over de openbare orde en veiligheid gaan. Deze regels blijven in de Algemene Plaatselijke Verordening. In artikel 38.1 onder 2e van de regels is aangeven dat de vergunningplicht vanwege een aanschrijving in geval van noodkap is uitgezonderd.

### 7.7.2 Vergunningplicht

*Lid 38.1: vergunningplicht voor kappen*
Op de vergunningplicht gelden een aantal uitzonderingen. Deze uitzonderingen hebben betrekking op het periodiek vellen van hakhout voor het uitvoeren van regulier onderhoud, het periodiek knotten of kandelaberen als cultuurmaatregel bij daarvoor geschikte boomsoorten, het kappen van bomen die moeten worden gekapt op grond van de Plantgezondheidswet of het kappen van bomen waarvoor een maatwerkvoorschrift is gesteld. Ten slotte geldt een tweetal uitzonderingen die hierna nader wordt besproken.

*Lid 38.1, onderdeel 2, onder b*
Na 50 jaar zijn de meeste bomen uitgegroeid, volwassen. Voor het kappen van deze bomen die ouder zijn dan 50 jaar geldt altijd een vergunningplicht.
Voor bomen die jonger zijn dan 50 jaar geldt de vergunningplicht alleen als de boom op een perceel staat dat groter is dan 300m$^2$. Die regel is opgenomen, omdat in het verleden bleek dat vergunningen voor het kappen van een boom niet of nauwelijks werden geweigerd als de boom in een kleine tuin stond. Nu de regel alleen voor grotere percelen geldt, hoeft in 80% van de gevallen die voorheen vergunningplichtig waren geen vergunning meer te worden aangevraagd.
Bij het berekenen van de oppervlakte van een perceel is een aparte regel voor huurwoningen opgenomen, zodat het bij de uitvoering geen verschil maakt of de woning gehuurd of gekocht is. Kadastrale percelen met huurwoningen kunnen namelijk heel groot zijn. Zonder deze nuancering zouden huurders veel vaker een vergunning moeten aanvragen.

*Artikel 38, lid 38.1, onderdeel 3*
Voor specifieke situaties, namelijk tijdelijke natuur, botanische tuinen en bosplantsoenen geldt een tijdelijke vergunning die het karakter heeft van een jaarvergunning. Deze vergunning is gekoppeld aan een beheerplan. In dit beheerplan moet door de organisatie worden aangegeven welke bomen het behouden waard zijn of welke zij willen vellen en of (want er geldt geen herplantplicht) zij daarbij in herplant of vervanging gaan voorzien. Het beheerplan moet van tevoren door het college worden goedgekeurd. Aan de hand van het beheerplan kan het college bovendien bepalen of de vergunning voor een periode van één, twee of drie jaar wordt verleend. Er kan door het college dus een integrale afweging worden gemaakt waarbij ook de looptijd van de vergunning kan worden betrokken. Bovendien kunnen voorschriften aan de vergunning worden verbonden. Dit terwijl het voor de organisaties het voordeel biedt dat zij vergunningsaanvragen kunnen bundelen.

### 7.7.3 Beoordeling van de aanvraag

*Onderdeel 1: hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond*
De nota Bomenbeleid Utrecht (pdf; 3,7 MB) maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Een van de belangrijkste doelen uit het bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur in de stad behouden en waar mogelijk versterken. Bomen in structuren zijn van waarde voor cultuurhistorie, ecologie en landschap. Een boom heeft een hogere waarde wanneer deze deel uitmaakt van een structuur. Bomen in lanen kenmerken zich door forse maten en onderlinge samenhang. Hun belang is daarmee wijkoverstijgend. In Utrecht hebben we de hoofdbomenstructuur aangewezen. Deze is uit de volgende onderdelen opgebouwd:

- De bomen op lijnen en plekken die kenmerkend zijn voor de geschiedenis van de stad vormen de cultuurhistorische structuur.
- Bomen die een belangrijke samenhang vertonen met de omgeving (landschap, infrastructuur en bebouwing) vormen de ruimtelijke structuur.
- De ecologische structuur bestaat uit bomenlijnen die belangrijke verplaatsingsmogelijkheden bieden voor flora en fauna.

In dit bomenbeleid ligt de nadruk op de rol van de bomen, maar de structuur kan uiteraard worden ondersteund door begeleidende beplanting. We willen de bomen uit de hoofdbomenstructuur beschermen, zodat de verbindingen van de structuur in stand blijven. Bomen uit de hoofdbomenstructuur mogen alleen gekapt worden als dat noodzakelijk is. Daarvoor is een goede belangenafweging noodzakelijk. Het verlies aan waarde van de structuur moet gecompenseerd worden.

De principeprofielen in bijlage 2 van De nota Bomenbeleid Utrecht zijn richtinggevend voor ontwerp, onderhoud en beheer. In de principeprofielen staan kenmerken van de verschillende lijnen en structuren aangegeven.

*Onderdeel 2: diverse waarden*
*a. ecologische waarde*
Hoe ouder de boom, hoe belangrijker de rol in de ecologische betekenis. Een oude boom heeft meer biomassa en geeft meer leefruimte aan organismen. Bomen zijn ecologisch zeer waardevol als zij in een echte verouderingsfase komen en ook allerlei afbraakprocessen starten. Dat laatste gebeurt in een stedelijke omgeving slechts sporadisch. De ecologische waarde neemt ook toe naarmate het milieu waarin de bomen verkeren meer lijkt op het oorspronkelijke milieu waar de soort zijn oorsprong vindt: de samenhang met een gezond bodemsysteem en met de struik-, kruid- en diersoorten die erbij horen.

Voor de ecologische waarde is het belangrijk dat de bomenstructuur geen grote leemten gaat vertonen als gevolg van het vellen van bomen. Bij bomenlanen gaan we uit van een maximaal te overbruggen afstand van 30 meter tussen twee bomen.

Voorbeelden van ecologische waarden:

- de boom biedt een schuil-/broedplaats aan fauna;
- er groeien bijzondere/zeldzame planten op de boom (maretak, korstmossen of andere epifyten);
- er is sprake van een ecologische verbinding voor bijvoorbeeld vogels en insecten, of
- er zijn andere redenen waarom de boom ecologische waarde heeft, bijvoorbeeld omdat de boom op een open stuk grond staat, de boom is een rustplaats voor vogels en insecten of omdat de boom op buurtniveau een verbinding tussen de bomen in de straat en het achterliggende grasveld vormt.

*b. cultuurhistorische waarde*
Bomen kunnen verweven zijn met de geschiedenis van Utrecht. Ze helpen de ontstaansgeschiedenis van de stad over de eeuwen zichtbaar te maken.

Voorbeelden van cultuurhistorische waarde:

- de boom is herkenbaar als herdenkings-, of markeringsboom;
- de boom levert een buitengewoon aandeel in de beleving van architectonisch belangrijke gebouwen, of
- de boom heeft om andere redenen cultuurhistorische waarde wat bijvoorbeeld blijkt uit archieven of navraag bij bewoners.

*c. ruimtelijke waarde*
Bomen hebben ruimtelijke waarde, omdat ze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad en de

leefomgeving. Bomen brengen samenhang in de stad. Samenhang ontstaat wanneer bomen deel uitmaken van het gehele ruimtelijke samenspel van het onderliggende landschap, het netwerk van wegen en water en de bebouwing. Een samenhangende boombeplanting verduidelijkt de (historische) ruimtelijke opbouw van de stad door de relatie met bijvoorbeeld het landschap of stadsgezicht weer te geven, of met de functie of gebruik.

Voorbeelden van ruimtelijke waarden:

- de boom heeft een duidelijke ruimtelijke invloed op wijkniveau;
- de boom is opvallend en indrukwekkend vanwege formaat;
- de boom is beeldbepalend door de mate waarin het beeld van de plek wijzigt door het verwijderen van de boom;
- het verwijderen van een boom veroorzaakt de ervaring van een kale vlakte;
- er zijn andere redenen waarom de boom ruimtelijke waarde heeft bijvoorbeeld in een situatie waarin de boom bijdraagt aan de herkenbaarheid in de wijk: elk kind kent de boom en het speelveld.

*d. milieuwaarde*
Bomen zorgen voor een eigen microklimaat. Zij dragen op vele manieren bij aan een gezond en veilig woon- werk- en leefmilieu in de stad en zo aan het welzijn van de mens.

Voorbeelden van milieuwaarde:

- de boom speelt een belangrijke rol bij de tijdelijke berging van water;
- de boom is van belang in verband met hoge bebouwingsdichtheid en/of weinig groen in de omgeving van de boom);
- de boom heeft een buitengewone dempende werking op hinderlijke (monotone) geluiden van verkeer of industrie, of
- de boom heeft om andere redenen milieuwaarde bijvoorbeeld omdat het een van de weinige bomen in een straat is en er met het verdwijnen alleen nog het grasveld met omliggende heesters overblijft.

*e. boomwaarde*
De boomwaarde aan de hand van onderstaande aspecten bepaald:

- de oppervlakte in vierkante centimeters van de dwarsdoorsnede op 1,3 meter boven het maaiveld;
- de economische waarde;
- de standplaatswaarde;
- de conditiewaarde;
- de waarde van de plantwijze.

### 7.7.4 Herplantplicht

*Herplantplicht*
Sinds 21 november 2018 moet iedere houtopstand die geveld wordt gecompenseerd worden door het planten van bomen die vergelijkbaar zijn met de gevelde bomen. Voor elke boom die wordt gekapt, moet een nieuwe boom worden geplant. Dit noemen we de 'herplantplicht'. De belangrijkste redenen voor deze herplantplicht zijn: het bomenaantal in Utrecht minimaal op peil houden en de mogelijkheid om te kunnen handhaven als er geen herplant plaatsvindt.
Binnen 14 maanden na het krijgen van de vergunning voor het vellen moet de beplanting zijn vervangen indien het een boom betreft die op de gemeentelijke vellijst staat. Het college kan van deze termijn afwijken als een project heel lang loopt of als er andere redenen zijn die een vervanging binnen 14 maanden complex maken. Ook voor bomen die niet op de gemeentelijke vellijst staan kan het college afwijken van deze 14 maanden. De nieuwe bomen moeten op de plek waar gekapt wordt, geplant worden. Als dat niet kan, in de buurt van de plek waar gekapt wordt en als dat ook niet kan, dan mag het ook ergens anders in de stad. Als vervanging helemaal niet mogelijk is, kan in plaats daarvan een financiële compensatie worden opgelegd voor het verlies van groen. Dit geld wordt gebruikt voor het planten van bomen of groen in Utrecht. De herplant is geslaagd als de gekapte houtopstand duurzaam is vervangen door een andere boom.

*Gereedmeldingsplicht*
In de vergunningvoorschriften wordt de eis opgenomen dat binnen twee nadat de herplant voltooid is, dat wordt gemeld bij burgemeester en wethouders. De gemeente controleert of de herplantplicht wordt nageleefd binnen de gestelde termijn. De gereedmeldingsplicht is een belangrijk hulpmiddel voor toezicht en handhaving.

*Uitzondering herplantplicht: bosplantsoen, tijdelijke natuur, botanische tuin*
Bosplantsoenen zijn houtachtige beplantingen die overwegend bestaan uit inheems materiaal met,

in wisselende verhoudingen en samenstelling, een kruid-, struik-, en bomenlaag. In plaats van herplant is voor bosplantsoenen 'natuurlijke verjonging' beter. Bij de kap van een boom wordt daarom geen nieuwe boom geplant, maar krijgen zaailingen in de ondergroei kans om uit te groeien tot een grote boom. Dit verhoogt de ecologische waarde van het bosplantsoen.

Tijdelijke natuur is een term vanuit de Wet natuurbescherming. De grondeigenaar heeft vooraf juridische toestemming geregeld op grond van de Wet natuurbescherming om tijdelijk natuur aan te leggen en te onderhouden die de eigenaar later mag verwijderen. Dit wordt bijvoorbeeld toegepast bij bouwprojecten wanneer de grond pas over een aantal jaar ontwikkeld wordt. In de tussentijd heeft het gebied een hoge ecologische waarde. De grote hoeveelheid bomen die zich in de tussentijd spontaan ontwikkelt, is uitgezonderd van de herplantplicht. Hierdoor zorgen we ervoor dat bomen en natuur zich ongehinderd kunnen ontwikkelen zonder de uiteindelijke ontwikkeling van het bouwproject onmogelijk te maken.

De Botanische Tuinen beheren en ontwikkelen hun bomencollectie op basis van cultuurhistorie, onderwijs, onderzoek en natuurbescherming. De kap van oude bomen en het planten van nieuwe bomen wordt al jaren van tevoren bepaald. Vaak wordt de herplantplicht op een andere wijze ingevuld, door van tevoren de nieuwe boom al op te kweken.

Om een uitzondering op de herplantplicht te krijgen, moet de aanvrager een meerjarig beheerplan maken en ter beoordeling voorleggen aan het college. Het doel van het beheerplan is om te beschrijven hoe de waarde van de bomen op peil wordt gehouden. In dit beheerplan moet de aanvrager aangeven welke bomen het behouden waard zijn of welke zij voornemers zijn te vellen en of zij daarbij in herplant gaan voorzien. Aan de hand van het beheerplan kan het college bepalen voor welke periode de vergunning wordt verleend. Bovendien kunnen voorschriften aan de vergunning worden verbonden. Aan het eind van de looptijd van de vergunning wordt het beheerplan geëvalueerd.

### 7.7.5 Indieningseisen voor een vergunning

De indieningseisen van lid 38.5 zijn overgenomen van artikel 7.5 van de Regeling omgevingsrecht. Na invoering van de Omgevingswet zal deze regeling komen te vervallen. De indieningsvereisten moeten dan zijn geregeld in het omgevingsplan.

### 7.7.6 Bebouwingscontour

In lid 38.6 is de aanwijzing van de Bebouwingscontour Houtkap opgenomen die onder de Omgevingswet moet worden aangewezen op grond van artikel 5.165b van het Besluit kwaliteit leefomgeving. De Bebouwingscontour Houtkap is dezelfde als de contour op grond van de Verordening tot vaststelling van de bebouwde kom Houtopstanden 2018. Binnen deze contour is de gemeente volledig bevoegd. In de zone buiten de bebouwingscontour houtkap is de gemeente ook bevoegd, tenzij in de Rijksregels (paragraaf 11.3.2 Besluit activiteiten leefomgeving) over houtopstanden, de Provincie als bevoegd gezag is aangewezen. Gemeenten mogen buiten de bebouwingscontour houtkap regels stellen over bijvoorbeeld fruit- en notenbomen, houtopstanden langs wegen en waterwegen en beplantingen in één rij langs landbouwgronden, productiebossen voor houtige biomassa en houtopstanden die een kleinere oppervlakte grond beslaan dan 10 are of bestaan uit een rijbeplanting die 20 of minder bomen omvat (art. 11.111, tweede lid van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Dit is in lijn met de huidige Wet natuurbescherming.

Als het gaat om houtopstanden die wél onder de bescherming van het Bal vallen, kunnen de gemeenten nog steeds regels stellen met andere oogmerken dan die genoemd worden in het Bal. De oogmerken in het Bal zien op natuurbescherming, instandhouding van het bosareaal in Nederland en het beschermen van landschappelijke waarden. Buiten de bebouwingscontour houtkap kunnen gemeenten dus regels stellen bijvoorbeeld ter bescherming van de cultuurhistorische of recreatieve waarde van een gebied of het voorkomen van visuele hinder of onveilige situaties. Het Bal biedt niet de mogelijkheid voor gemeenten om regels te stellen over houtopstanden buiten de bebouwingscontour houtkap met dezelfde oogmerken als de rijksregels (met de oogmerken natuurbescherming, de instandhouding van het bosareaal in Nederland of het beschermen van landschappelijke waarden). In dat geval kan de gemeente wel het stellen van extra regels aandragen bij de provincie.

### 7.7.7 Herplantplicht zonder vergunning

De in artikel 38.7 bedoelde herplantplicht geldt niet zonder meer, maar pas wanneer burgemeester en wethouders daartoe besluiten.

Het derde lid betreft een boom of andere houtopstand die nog wel in leven is, maar waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat hij binnen afzienbare tijd zal tenietgaan. Krachtens het

derde lid kan de zakelijk gerechtigde worden verplicht tot het in stand houden van dergelijke bomen. Deze verplichting kan inhouden het ongedaan maken of voorkomen, voor zover mogelijk van (dreigende) ernstige beschadiging of aantasting ten gevolge van weersomstandigheden, ziekten, verwaarlozing, vraat door dieren, het weghalen van bosstrooisel, bouw- en sloopwerkzaamheden, het aanleggen van terreinverhardingen, het storten van afval, enz.

### 7.7.8 Overgangsrecht

In artikel 38.8 is geregeld dat de regels uit dit plan voor gaan op de regels uit de Apv. Daar waar het Chw bestemmingsplan geldt, gelden de regels uit artikel 20 van het Chw bestemmingsplan en de artikelen 4:10 en 4:12 van de Apv. De artikelen 4:10 en 4:12 van de APV blijven gelden naast de regels uit artikel 20 van het Chw bestemmingsplan, omdat deze artikelen niet in het Chw bestemmingsplan kunnen worden opgenomen. Zolang een beheersverordening in een gebied geldt, zijn de regels uit de Apv (afdeling 4.3 inclusief de artikelen 4:10 en 4:12) van toepassing.' Op het moment dat een beheersverordening is omgezet in een Chw bestemmingsplan, gelden de regels uit dat plan.

## 7.8 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 7 van de regels)

*Artikel 39 Overgangsrecht*
In het Besluit ruimtelijke ordening zijn standaardregels opgenomen die in elk bestemmingsplan moeten worden overgenomen.

Als de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, als de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn gebouwd, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Met een beroep op het overgangsrecht kan wel een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag ook worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is al aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Daarom is in de overgangsregeling bepaald dat het gebruik, dat al in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is natuurlijk ook afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik al zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

*Artikel 40 Slotregel*
In dit artikel is de naam van het plan, de citeertitel, omschreven. De naam is een vereenvoudiging van de naam die in de officiële publicatie wordt gebruikt: "Chw bestemmingsplan Papendorp". Die naam in de publicatie is nodig voor de website ruimtelijkeplannen.nl.

## 7.9 Bijlagen bij de regels

### 7.9.1 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

#### 7.9.1.1 Inleiding

*Algemeen*
In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

*Functiemengingsgebieden*
In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving worden toegepast.

*Kenmerken van de activiteiten*
De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het voornamelijk om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

#### 7.9.1.2 De toegepaste Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken

van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

*Categorie-indeling*
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

**Categorie A**
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

**Categorie B1**
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

**Categorie B2**
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

**Categorie C**
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

#### 7.9.1.3 Flexibiliteit

De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

### 7.9.2 Lijst van horeca-activiteiten

De categorie-indeling van horeca-activiteiten is overgenomen uit de beleidsnota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. In die nota zijn de indeling en de achterliggende keuzes toegelicht, zie: het horecabeleid in de Omgevingsvisie.

## 7.10 Algemene regels en de uitvoering van beleid

### 7.10.1 Algemene uitgangspunten, omgevingsvisie

De algemene regels in de hoofdstukken 3 tot en met 6 van de regels geven uitvoering aan het beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Dat beleid is al verwerkt in de bestemmingsplannen. In algemene regels staan geen regels die de uitvoering van het beleid in die plannen veranderen.

### 7.10.2 Rijksbeleid, provinciaal beleid, waterschapsbeleid

Het rijksbeleid en het provinciale en het waterschapsbeleid is, voor zover van belang voor het plangebied, vertaald in wetgeving. De wettelijke regelingen zijn bij het opstellen van het plan toegepast.

### 7.10.3 Thematisch beleid

#### 7.10.3.1 De doorwerking van het beleid in dit plan

Het gemeentelijke, sectorale beleid is opgenomen in de Omgevingsvisie van Utrecht. Dit beleid is zoveel mogelijk verwerkt in dit plan. Er is echter ook thematisch (sectoraal) beleid dat bij de verlening van vergunningen op basis van dit plan wordt betrokken. Dit geldt voor de volgende beleidsthema's: gebouwd erfgoed, detailhandel, horeca, beleid over woningvorming en –splitsing en parkeren. Op de website Omgevingsvisie Utrecht is het beleid over deze thema's te vinden. Als burgemeester en wethouders beleidsregels hebben vastgesteld, is op die website doorgaans de link naar die regels te vinden. Beleidsregels worden overigens ook op overheid.nl gepubliceerd.

Het plan past in de verschillende thematische beleidskaders, zie ook hoofdstuk 2 van de toelichting.

#### 7.10.3.2 Enkele thema's uitgelicht

*Groen, natuur, fora en fauna*
De regels over het vellen van een houtopstand, waaronder het kappen van een boom zijn nieuw in dit plan. De regels volgen het recente beleid: zie verder paragraaf 7.7.
De andere regels van het plan hebben geen effect op de uitvoering van het groen- of natuurbeleid.

*Archeologie*
Ook nieuw is dat in het plangebied de regels over archeologie gelden, in plaats van de vergelijkbare regels in de Verordening op de archeologische monumentenzorg. Omdat bij het aanwijzen van gebieden waar de verwachting bestaat dat er archeologische resten in de grond zitten een recente archeologische verwachtingenkaart is gebruikt, voldoet de gemeente aan de eisen van de Omgevingswet. In paragraaf 7.6 wordt de nieuwe regeling en de achtergronden daarvan nader toegelicht.

**Uitgave** Gemeente Utrecht
**Bezoekadres** Stadskantoor, Stadsplateau 1
**Postadres** Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
**Telefoon** 030 - 286 00 00
**Mail** gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl