

# Bestemmingsplan



## Kruisvaartkwartier

Vastgesteld,





# Kruisvaartkwartier

# Inhoudsopgave

|                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| Toelichting                                                  | 5         |
| <b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>                                 | <b>7</b>  |
| 1.1 Aanleiding                                               | 7         |
| 1.2 Doelstelling                                             | 7         |
| 1.3 Ligging en begrenzing plangebied                         | 8         |
| 1.4 Geldende bestemmingsplannen                              | 9         |
| 1.5 Leeswijzer                                               | 10        |
| <b>Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders</b>                   | <b>11</b> |
| 2.1 Rijksbeleid                                              | 11        |
| 2.2 Provinciaal en regionaal beleid                          | 14        |
| 2.3 Gemeentelijk beleid                                      | 17        |
| <b>Hoofdstuk 3 Bestaande situatie</b>                        | <b>27</b> |
| 3.1 Inleiding                                                | 27        |
| 3.2 Beschrijving van het plangebied                          | 27        |
| 3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied | 27        |
| <b>Hoofdstuk 4 Planbeschrijving</b>                          | <b>29</b> |
| 4.1 Projectbeschrijving                                      | 29        |
| 4.2 Verkeer en openbare ruimte                               | 31        |
| <b>Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden</b>              | <b>37</b> |
| 5.1 Inleiding                                                | 37        |
| 5.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling                             | 37        |
| 5.3 Geluidhinder                                             | 38        |
| 5.4 Milieuhinder en bedrijvigheid                            | 40        |
| 5.5 Geur                                                     | 41        |
| 5.6 Externe veiligheid                                       | 41        |
| 5.7 Luchtkwaliteit                                           | 42        |
| 5.8 Niet gesprongen explosieven                              | 43        |
| 5.9 Bodem                                                    | 43        |
| 5.10 Trillingen                                              | 45        |
| 5.11 Natuurbescherming                                       | 47        |
| 5.12 Bomen                                                   | 48        |
| 5.13 Water                                                   | 49        |
| 5.14 Archeologie                                             | 53        |
| 5.15 Kabels en leidingen                                     | 54        |
| 5.16 Kwaliteit van de leefomgeving                           | 55        |
| 5.17 Gezondheid                                              | 56        |
| 5.18 Duurzaamheid                                            | 57        |
| <b>Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid</b>                           | <b>59</b> |
| 6.1 Economische uitvoerbaarheid                              | 59        |
| 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid                         | 59        |
| <b>Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting</b>                | <b>63</b> |
| 7.1 Inleiding                                                | 63        |
| 7.2 Planvorm                                                 | 63        |



|            |                                    |           |
|------------|------------------------------------|-----------|
| <b>7.3</b> | <b>Opbouw regels</b>               | <b>63</b> |
| <b>7.4</b> | <b>Artikelsgewijze toelichting</b> | <b>63</b> |
| <b>7.5</b> | <b>Handhaving</b>                  | <b>68</b> |



# Toelichting



# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Op het voormalig terrein van het expeditieknooppunt van de post (EKP) tussen de spoorbundel en de Kruisvaart bij de Dichterswijk heeft de grondeigenaar NS stations het initiatief genomen voor de ontwikkeling van het plan Kruisvaartkwartier.

Het plan is een uitwerking van een deel van de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier die het college in 2003 heeft vastgesteld, waarin de ontwikkeling met appartementen op het voormalige EKP-terrein is opgenomen. Eerder al in 2001 is een startnotitie door het college vastgesteld met het voorstel hier woningbouw te realiseren. In 2016 is een nieuwe startnotitie door het college vastgesteld met grondgebonden woningen. Bij de vaststelling heeft het college de opdracht gegeven het plan te verdichten. Het plan is herhaaldelijk gewijzigd als gevolg van veranderende marktomstandigheden en reacties van omwonenden en gemeentelijke ambities. Uiteindelijk is dit uitgemond in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Kruisvaartkade. Dit document is op 27 juni 2017 door het college en is op 21 september 2017 door de raad vastgesteld.

Het voorliggende bestemmingsplan vormt een nadere planologisch-juridische vertaling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Kruisvaartkade.

## 1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de nieuwe ontwikkelingen, de bouw van 450-600 woningen met bijzondere functies in het Kruisvaartkwartier planologisch-juridisch mogelijk te maken, binnen de ruimtelijke kaders zoals die gegeven zijn in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Kruisvaartkade. Op de onderstaande afbeelding is de kaart behorende bij het SPvE weergegeven.



Afbeelding 1.1: Kaart behorende bij het SPvE Kruisvaartkade, 2017

In het bestemmingsplan zijn de wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de verschillende overheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, die zich in de loop van de tijd hebben voorgedaan, verwerkt. Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente, om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

### 1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bestaat uit een lang en smal deel langs het spoor in de wijk Centrum, grenzend aan de wijk Zuidwest. De begrenzing van het plangebied is weergegeven in afbeelding 1.2. Het plangebied is begrensd door busbaan Dichtersbaan, die parallel loopt aan het spoor, en de Kruisvaart met daarachter de Dichterswijk. De Jan van Foreeststraat vormt de noordelijke begrenzing. In het zuiden is het plangebied begrensd door de schuin afbuigende Kruisvaart en het groengebied ten noorden van het Trimbosinstituut aan de Da Costakade. Hierbij is ook een klein deel van het terrein van het Trimbosinstituut meegenomen. De initiatiefnemer gaat in overleg met het instituut om het betreffende perceelsgedeelte te verwerven, ten behoeve van de aanleg van een langzaamverkeersverbinding tussen het Kruisvaartkwartier en de Da Costakade. Mocht de grondtransactie niet rond komen dan wordt deze verbinding iets noordelijker gerealiseerd.





Afbeelding 1.2: Begrenzing plangebied (rode omkadering)

## 1.4 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt voor de locatie van het plangebied de volgende bestemmingsplannen:

| Bestemmingsplan                                           | Vastgesteld door raad | Onherroepelijk |
|-----------------------------------------------------------|-----------------------|----------------|
| 2e Asselijnstraat, Dichterswijk                           | 8 maart 2012          | 13 maart 2013  |
| Actualisering Diverse Gebieden Stad 2014                  | 20 november 2014      | 1 juli 2015    |
| Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk | 19 maart 2015         |                |





# Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

## 2.1 Rijksbeleid

### 2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook: SVIR) vastgesteld. In de SVIR geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. Het kabinet schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. In de structuurvisie worden belangrijke accenten geplaatst op het brede gebied van ruimtelijke ordening en bestuurlijke verantwoordelijkheden, die sterk verschillen met het voorgaande nationaal ruimtelijke beleid. Daarbij wordt het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwgomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, staan in de AMvB Ruimte (ook wel bekend als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – Barro). De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van nationale belangen in bestemmingsplannen. Bij het opstellen van bestemmingsplannen moeten gemeenten zich houden aan bij AMvB of verordening gestelde regels. Nieuwe of gewijzigde regels moeten binnen een bepaalde termijn in de bestaande bestemmingsplannen worden verwerkt. Dit kan betekenen dat gemeenten bestemmingsplannen moeten aanpassen aan de nieuwe AMvB Ruimte. De AMvB Ruimte is in december 2011 in werking getreden.

#### **Plangebied**

De SVIR is verder niet specifiek van toepassing op het plangebied.

### 2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde Structuurvisie (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaarswegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, vastgesteld op 30 december 2011) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere PKB's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

1. project Mainportontwikkeling Rotterdam;
2. kustfundament;
3. grote rivieren;
4. Waddenzee en waddengebied;
5. defensie, en
6. erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

### **Plangebied**

Het Barro is verder niet specifiek van toepassing op het plangebied.

#### **2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede en derde lid) (2017)**

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

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

#### *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. Sommige provincies hebben in een verordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied in woord en/of kaartbeeld vastgelegd, waaronder de provincie Utrecht.

### **Plangebied**

In het plangebied wordt juridisch-planologisch ruimte geboden om ten hoogste 600 woningen te realiseren. Daarnaast is er enige ruimte voor niet-woonfuncties, maar die zijn in omvang ondergeschikt aan de hoofdfunctie wonen.

#### **Behoeft woningen**

ABF Research heeft voor de provincie een prognose gemaakt van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040

(rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011). Uit deze prognose blijkt dat 60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht voor rekening komt van het stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat tussen 2010 en 2025 nog behoefte bestaat aan circa 8.500 centrumstedelijke woningen.

#### *Kwantitatief*

In de kwantitatieve prognose groeit de voorraad tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 4.600 woningen per jaar. De behoefte neemt toe met gemiddeld 6.000 woningen per jaar. Dit komt door de nu nog jonge bevolkingsopbouw en een economisch aantrekkelijk klimaat dat jonge vestigers aantrekt. De lager geplande groei van de voorraad en de groeiende behoefte zorgen in deze prognose voor een stijgend woningtekort. Daardoor ligt het woningtekort in 2010 op 18.000 woningen en stijgt dit naar 46.000 woningen in 2025 en naar 76.000 woningen in 2040. In relatieve zin loopt het tekort op van circa 4% in 2010 naar 8% in 2025 en 13% in 2040.

In absolute zin is het tekort in het stadsgewest Utrecht het meest omvangrijk. Het provinciale tekort bestaat namelijk voor bijna 60% uit het tekort van het stadsgewest Utrecht. Het onderzoek toont aan dat tussen 2020 en 2025 de tekorten vooral in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort flink oplopen. De oorzaak van de groei van het tekort ligt enerzijds in de sterke groei van het aantal huishoudens in het stadsgewest Utrecht en anderzijds in de lagere groei van de woningvoorraad.

Vorenstaand beeld wordt bevestigd door de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013). Daarin is opgenomen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 moet groeien met 61.000 woningen om het woningtekort niet verder te laten groeien. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Voor de gemeente Utrecht wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 27.750 woningen. Van dit programma zijn 22.750 woningen in het stedelijk gebied gesitueerd, waarvan ongeveer de helft in de Vinex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013, herijkt 2016) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerd op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit strookt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

#### *Kwalitatief*

Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod van een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang. Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus.

De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma (2010-2025) wordt bepaald door de inkomensontwikkeling, de woonvoorkeuren en de vraaggestuurde beleidsoptie waarin de woonconsument centraal staat. De vraaggestuurde benadering zorgt voor een nieuwbouwpakket dat de doorstroming optimaliseert waardoor huishoudens ook in de voorraad optimaal bediend worden.

De vraag in de woningmarkt wordt benadrukt in de Vastgoedmonitor Utrecht 2016. Het herstel van de koopmarkt zet door waarbij met name de 'doorstromers' actief zijn. Ten aanzien van de beleggershuurwoningen, sociale huurwoningen en studentenkamers blijkt dat daar nog altijd een tekort aan is.

#### *Conclusie*

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de nieuwe woningen die mogelijk worden gemaakt in het Kruisvaartkwartier. Verder blijkt dat behoefte bestaat aan centrum stedelijke woonmilieus. Een wijk van een dergelijke omvang bestaat niet alleen uit woningen, maar ook uit niet-woonfuncties, met het oog op levendigheid en sociale controle.

#### *Stedelijk gebied*

Vast staat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Dit gebied is braakliggend en tijdelijk, met het oog op de herontwikkeling van het terrein, deels in gebruik als skatepark. Vanwege met name de ligging op korte afstand van het station en centrum van Utrecht en is de herontwikkeling van dit gebied gewenst. Door hier woonfuncties toe te voegen wordt bijgedragen aan het realiseren van een duurzame, energiezuinige en gezonde stad.

Het plangebied is tenslotte gelegen in de directe nabijheid van het grootste OV-knooppunt van Nederland en wordt voorzien van goede ontsluiting voor langzaam verkeer en autoverkeer.

### **Conclusie**

De ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

## **2.2 Provinciaal en regionaal beleid**

### **2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013**

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 vastgesteld. Bij de PRS is een Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) gemaakt. Van beide plannen zijn de herijkingen in december 2016 vastgesteld. De structuurvisie geeft aan wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. De verordening zorgt voor de doorwerking van de structuurvisie naar de gemeenten.

De provincie moet aantrekkelijk blijven om te wonen, werken en recreëren. Het ruimtelijk beleidsvizier is daar op gericht. Het ruimtelijke beleid is gebaseerd op drie pijlers die bijdragen aan de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en kwaliteit van de provincie:

- duurzame leefomgeving;
- beschermen kwaliteiten;
- vitale dorpen en steden;
- dynamisch landelijk gebied.

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

- Accent op de binnenstedelijke opgave. Waarbij ten minste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk gerealiseerd zal worden. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.
- Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramal ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen. De zware terugval van financiële middelen voor natuur en recreatie om de stad kan onder andere worden opvangen door hier rood voor groenconstructies mogelijk te maken. De cultuurhistorische waarden van onder meer de linies, de buitenplaatsen en het agrarische landschap dragen bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied. De landbouw is een belangrijke drager van het agrarische cultuurlandschap. Die rol vergt ruimte voor een economisch duurzame landbouw. De aanwezigheid van zo'n 1,2 miljoen inwoners biedt afzetmogelijkheden voor de producten die dit oplevert. Bij dit alles is het kunnen beleven van rust en ruimte van belang.

### **Plangebied**

Het voorgenomen plan heeft betrekking op de pijlers 'duurzame leefomgeving' en 'vitale dorpen en steden'. Met betrekking tot een duurzame leefomgeving wenst de provincie voor te sorteren op klimaatverandering. De ambitie is dan ook om in 2040 als provincie klimaatneutraal en klimaatbestendig te zijn. Onderdeel hiervan is de groei van het gebruik van duurzame energiebronnen.

Vitale dorpen en steden blijven behouden door ontwikkeling van wonen en werken vooral in het bestaande stedelijke gebied te laten plaatsvinden, bijvoorbeeld door de transformatie van leegstaand vastgoed en de transitie van verouderde binnenstedelijke locaties. Daar van is hier sprake.

Het plangebied ligt volgens de kaart 'Wonen en werken' geheel binnen de rode contour van Utrecht (stedelijk gebied). Verstedelijking is toegestaan op gronden die zijn aangewezen als stedelijk gebied. In dit geval worden op een grotendeels braakliggend terrein woningen met bijzondere functies en groenvoorzieningen gerealiseerd. Op grond van de verstedelijkingsladder dient eerst gekeken te worden naar de mogelijkheden van herstructurering of transformatie. In dit geval is hier sprake van. Het voldoet daarmee aan de verstedelijkingsladder uit de PRV. Derhalve past de ontwikkeling binnen de regels uit de PRV. Het plan sluit aan bij het beleid uit de PRS, omdat sprake is van een binnenstedelijke ontwikkeling.

De provincie Utrecht behoort op dit moment tot één van de weinige sterk groeiende provincies van Nederland. Tot 2040 wordt er in Utrecht geen krimp voorzien. De druk op de Utrechtse woningmarkt

is dan ook nog steeds hoog. In de PRS is voor de provincie een programma opgenomen van 68.530 woningen (2013-2028), waarvan 62.675 (91%) op binnenstedelijke locaties.

Voor de regio Utrecht is een woningbouwprogramma van ruim 40.000 woningen (2013-2028) opgenomen, waarvan 39.055 op binnenstedelijk locaties. De gemeente Utrecht neemt een groot deel van dit programma voor haar rekening: 27.750 woningen. De realisatie van 450-600 woningen past daarmee in kwantitatieve zin binnen het woonprogramma uit de PRS.

### 2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

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

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

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

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

#### **Plangebied**

Het plan heeft met name betrekking op centrumstedelijke woonmilieus en in mindere mate in groenstedelijke woonmilieus in de nabijheid van het openbaar groen. Daarnaast worden kleinschalige niet-woonfuncties mogelijk gemaakt. Deze combinatie betreft een stedelijk milieu waar een sterke vraag naar is. Het realiseren van binnenstedelijke woningbouw en de transformatie van een (voormalig) bedrijventerrein dragen bij aan een optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Daarmee voldoet het bestemmingsplan aan de doelstellingen van het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

### 2.2.3 Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)

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

#### *Woningbouw*

Het woningbouwprogramma voor de periode 2015-2030 bedraagt in totaal 68.700 woningen, waarvan 15.000 in Almere zijn gepland. De Ontwikkelingsvisie concentreert de nieuwe woningbouw sterk in bestaand bebouwd gebied: 35.800 woningen zal in bebouwd gebied worden gerealiseerd en 32.900 woningen buiten bebouwd gebied. Nieuwbouw in bestaand gebied is mogelijk door verdichting in stadsdelen en herstructurering van verouderde locaties. De A12-zone en stationsgebied Amersfoort zijn projecten waar in de periode 2015-2030 door transformatie kan worden bijgedragen aan verdichting en kwaliteitsverbetering. De Noordvleugel Utrecht ziet goede mogelijkheden om de complexe binnenstedelijke opgave, waaronder de A12-zone en het stationsgebied van Amersfoort, als nieuw sleutelproject te definiëren.

#### *Werklocaties*

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

#### *Voorwaarden*

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

- Indien het mogelijk is om de grote binnenstedelijke opgave in de regio Utrecht tot stand te brengen, worden daarmee kosten van nieuwe weginfrastructuur beperkt.
- De groeiende binnenstedelijke bevolking is tegelijk een randvoorwaarde om het hoogwaardig openbaar vervoer rendabel te maken.
- Het buitengebied dient voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden te bieden.
- Het grootste deel van de nieuwe recreatiemogelijkheden zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd.
- Daarnaast is er een sterke focus op de aanleg van stad-landverbindingen.
- Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m<sup>2</sup> recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.
- Enkele gebieden komen niet of in beperkte mate voor uitleg in aanmerking. Met name aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht, in de veenweidegebieden, is de problematiek rondom water én bodemdaling complex.
- In de diepe droogmakerijen in of aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht liggen urgente wateropgaven. Hier wordt gestreefd naar vernatting al dan niet in combinatie met functieverandering.

#### **Plangebied**

De bouw van 450-600 woningen met bijzondere functies past volledig binnen de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030. De woningbouw vindt plaats in bestaand bebouwd gebied in de vorm van verdichting in stadsdelen en herstructurering van een verouderde locatie.



## 2.3 Gemeentelijk beleid

### 2.3.1 Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei! (2016)

De Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU) is in 2016 vastgesteld. In de RSU zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht.

Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar - naast Leidsche Rijn - aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. De Binnenstad, het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) worden beschouwd als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. Tevens willen we de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid.

De RSU bevat tevens een Investeringsstrategie, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt.

#### **Plangebied**

Door de zeer centrale ligging, in de directe nabijheid van het Centraal Station leent het plangebied zich dan ook voor woningbouw in hoge dichtheden. Gezonde verstedelijking is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Dit komt nader in paragraaf 5.17 aan bod.

### 2.3.2 Structuurvisie Utrecht 2015-2030

Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. Daarbij wordt uitgegaan van drie kernkwaliteiten van de stad, die in de structuurvisie zijn uitgewerkt in drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuinen.

- De Markt sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving.
- Het Podium sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als ontmoetingsplaats voor winkelen, cultuur, onderwijs en recreatie.
- De Binnentuin sluit aan bij de kernkwaliteit: de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken.

#### **Plangebied**

Alle perspectieven zijn (deels) van toepassing op het plangebied. De perspectieven zijn deels vertaald naar ambities voor de korte en middellange termijn (2015) in het ontwikkelingsbeeld 2015.

In het ontwikkelingsbeeld is het plangebied aangeduid als 'centrumstedelijk milieu'. Kenmerken van dit milieu zijn:

- Functionele opbouw: Mix van hoogstedelijk wonen met uiteenlopende functies.
- Ruimtelijke structuur: Bouwhoogten, dichtheden en korrelgrootte variëren sterk en zijn bij nieuwbouw een afgeleide van de bestaande stedenbouwkundige structuur en cultuurhistorische waarde.
- Openbare ruimte: Verblijfsruimte met een hoge gebruiksdruk. Hoge kwaliteit, uitstraling, toegankelijkheid en veiligheid zijn uitgangspunten voor ontwerp en onderhoud.
- Infrastructuur: Ontsluiting via hoogwaardig openbaar vervoer. Parkeervoorzieningen vooral in gebouwde parkeergarages.

De kenmerken van het 'centrumstedelijk milieu' hebben gediend als uitgangspunten voor het plan. Daarmee is de functionele opbouw, ruimtelijke structuur, openbare ruimte en infrastructuur in overeenstemming met de Structuurvisie Utrecht 2015-2030.

### 2.3.3 Woonvisie Wonen in een sterke stad

In de actualisatie van 2015 van de Woonvisie Wonen in een sterke stad 2009-2019 zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt: 'Bouwen aan een gezonde toekomst', 'Werken aan werk' en 'Samen maken we de stad'. De visie schetst de kaders van het woonbeleid van de gemeente Utrecht voor de komende 10 jaar. Utrecht is een aantrekkelijke stad om te wonen en te werken, daarom is de druk op de woningmarkt groot. Deze druk zal de komende jaren blijven. Het voornemen is om door nieuwbouw, aanpassing van de bestaande woningvoorraad en een betere verdeling van de woningen over de verschillende groepen de grootste knelpunten op te lossen. De gemeente streeft naar een stad waar iedereen passend, betaalbaar, gezond en toekomstbestendig kan wonen. De speerpunten zijn:

1. betaalbaarheid;
2. aanbod sociale huurwoningen dat past bij de vraag;
3. voldoende aanbod middeldure huur -, middeninkomens, middeldure vrije sectorhuur;
4. duurzame woningvoorraad;
5. energiezuinige, kwalitatief goede woningen met lage woonlasten.

#### **Plangebied**

De woningbouwprogramma heeft betrekking op alle prioriteiten uit de Woonvisie Wonen in een sterke stad 2009-2019. Het programma bestaat uit een hoogstedelijk gedifferentieerd programma met variatie in woningplattengronden en prijsklassen. Uitgangspunt is verder dat minimaal 20% van de woningen in de sociale sector wordt gerealiseerd. De aspecten gezondheid en duurzaamheid worden in paragraaf 5.17 en paragraaf 5.18 toegelicht.

### 2.3.4 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden' (2007)

Gemeente Utrecht heeft een groenstructuurplan voor de periode 2007-2030 vastgesteld in 2007 ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het Groenstructuurplan van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden.

De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht.

De meest kansrijke en belangrijke onderdelen voor de ontwikkeling van de groenstructuur zijn:

1. de ontwikkeling van drie groene recreatiegebieden grenzend aan de bebouwde kom: Utrecht-west (Haarzuilens en het IJsselbos), Noorderpark en Groenraven-oost;
2. het Leidsche Rijn Park als groot binnenstedelijk groengebied;
3. de versterking van het groen in de na-oorlogse wijken Zuilen, Ondiep, Overvecht, Hoograven en Kanaleneiland.

#### **Plangebied**

In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is het plangebied niet weergegeven als stedelijk groen of verbinding. Het groengebied nabij de hefbrug wordt gehandhaafd en uitgebreid. Daarnaast wordt voorzien in een parkachtige oeverroute met een wandelpad of steiger en met oeverbeplanting. Ook het noordelijk gedeelte krijgt een groene oever. Tevens wordt groen toegevoegd nabij het beoogde Parkgebouw in het plangebied (openbare parkzone).

Aan gevels en daken wordt indien mogelijk groen toegepast ten behoeve van een aantrekkelijk beeld, een prettig verblijfsklimaat en klimaatadaptatie. Natuurinclusieve bouw geeft ruimte aan ecologie, een gevarieerde beplanting creëert ecologische robuustheid en een gevarieerde groenbeleving. In het plangebied is ruimte voor stadslandbouw, ontmoeting en beweging.

### 2.3.5 Bomenbeleid Utrecht (2009)

De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld. Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

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

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

### **Plangebied**

In paragraaf 5.12 wordt toegelicht hoe met de bomenstructuur wordt omgegaan.

### **2.3.6 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 eerst 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:

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

### **Plangebied**

Het plangebied is onderdeel van de Centrale Zone. De basismaat in het plangebied bedraagt 15 of 30 meter met accenten tot 30 à 60 meter. De hoogtematen zoals in dit bestemmingsplan zijn opgenomen passen binnen het wensbeeld van de Centrale Zone.

### **2.3.7 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. Het plangebied is in de welstandsnota aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als architectuur, maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:
- een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld;
- er is ruimte voor vernieuwing;
- bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

### **Plangebied**

De uitgangspunten uit de welstandsnota worden nader uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan voor het Kruisvaartkwartier. Dat beeldkwaliteitsplan wordt gelijktijdig met het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier ter vaststelling aan de raad voorgelegd, waarna het als toetsingskader voor welstand gaat fungeren.

### **2.3.8 Gemeentelijk archeologiebeleid**

Het gemeentelijk archeologiebeleid heeft tot doel bij te dragen aan de historische beeldvorming over Utrecht en zijn bewoners. Om dit doel optimaal te verwezenlijken vervult de gemeentelijke archeologische dienst een actieve rol. In het gemeentelijk archeologiebeleid wordt afhankelijk van de archeologische waarde, danwel de archeologische verwachtingswaarde zowel naar boven als naar beneden afgeweken van de algemene vrijstelling voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

In de op de gemeentelijke archeologische waardenkaart aangeduide gebieden waar een onderzoeksverplichting geldt, zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning gevraagd kunnen worden om resten uit het verleden op te sporen en zo nodig veilig te stellen. Binnen deze gebieden gelden voor bepaalde ingrepen en activiteiten een aantal vrijstellingen.

Rijksmonumenten worden niet verstoord. Voor gemeentelijke monumenten geldt een onderzoekspllicht en gelden bouwregels bij elke ontwikkeling. In gebieden met een hoge waarde geldt een onderzoekspllicht en gelden bouwregels bij ontwikkelingen groter dan 25 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm. Bij ontwikkelingen groter dan 100 m<sup>2</sup> geldt hier tevens een aanlegvergunningstelsel. In gebieden met een hoge verwachting verschuiven deze grenzen naar respectievelijk 100 m<sup>2</sup> en 250 m<sup>2</sup> waarbij de diepte in de categorie van 100 m<sup>2</sup> tot 250 m<sup>2</sup> geen rol speelt. In gebieden met een lage verwachting is er een onderzoekspllicht en gelden er bouwregels bij ontwikkelingen groter dan 250 m<sup>2</sup>. In deze gebieden is er een aanlegvergunningstelsel bij ontwikkelingen groter dan 5000 m<sup>2</sup>. Indien er in een gebied geen verwachting is gelden er geen nadere eisen of regels.

De onderzoeken in het gebied hebben enkele tientallen nederzettingsterreinen uit de IJzertijd tot de Late Middeleeuwen opgeleverd. Voor een deel zijn deze verwerkt in de Archeologische Monumentenkaart (AMK) die door de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) wordt bijgehouden. De status van de terreinen op de AMK, met uitzondering van wettelijk beschermde of te beschermen terreinen, is niet bepalend of beperkend voor het gemeentelijk beleid inzake de bescherming van archeologisch erfgoed. Voor het plangebied zullen de archeologische waarden de komende maanden zoveel mogelijk in samenspraak met de RACM worden gedigitaliseerd en geclassificeerd volgens het instrumentarium dat de gemeente in de bestemmingsplannen zal kunnen gebruiken voor de bescherming van archeologisch erfgoed. Op dit moment wordt dit instrumentarium aangepast naar de nieuwe eisen van de nieuwe wet.

De aanwezigheid van enkele tientallen archeologische terreinen in een goeddeels ongestoord landschap is voor het gebied van de Oude Rijn ten westen van Utrecht bijzonder te noemen. Om die reden heeft de RACM het gebied rond het Haarpad en de Joostenlaan (gelegen tussen Parkweg, Thematerweg, het dorp Vleuten en het kasteelpark De Haar) in het kader van het landinrichtingsproject Haarzuilens in zijn totaliteit als beschermenswaardig bestempeld. Het is de bedoeling om grote delen ervan na inrichting voor te dragen voor wettelijke bescherming op grond van de Monumentenwet. Dit betekent dat voortgezet agrarisch gebruik mogelijk zal zijn, maar met beperkingen ten aanzien van de bodembewerking (niet dieper dan de bestaande bouw voor, in de praktijk 30 cm).

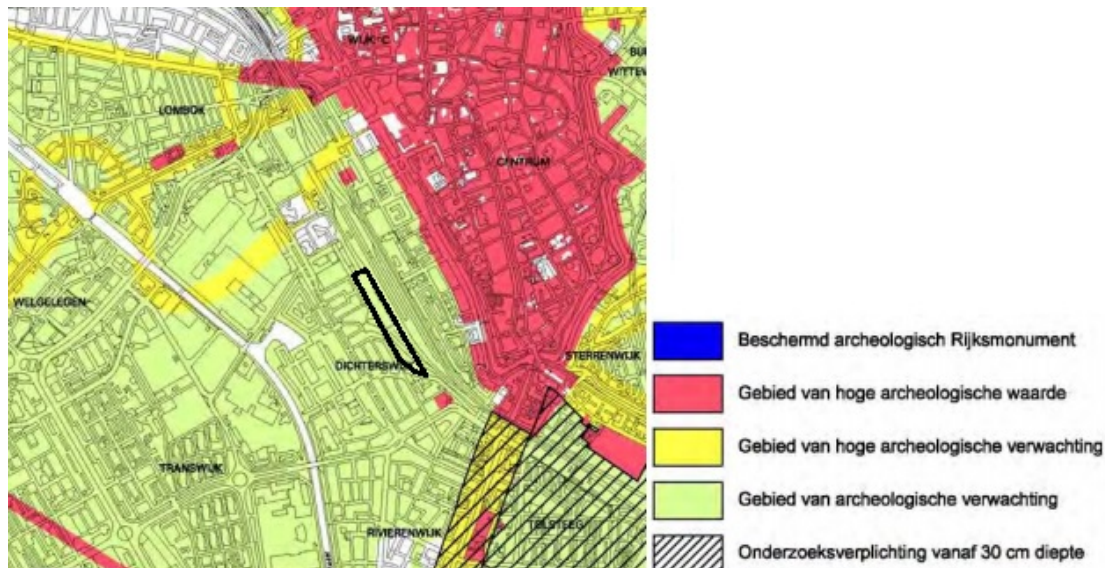
### **Conclusies**

- nieuwe functies zullen verenigbaar moeten zijn met duurzaam behoud van de archeologische resten in de bodem;
- in het algemeen moet bij vergunningaanvragen (voor beschermde monumenten en eventueel in

het kader van een aanlegvergunningenstelsel) worden uitgegaan van behoud van de bestaande maaiveldsituatie (of beperkte ophoging), aanzienlijke beperkingen ten aanzien van bodemingrepen (hooguit kleinschalige verstoringen in de bovenste 30 cm) en handhaving van het grondwaterpeil.

### Plangebied

In het plangebied is een archeologische verwachting (zie afbeelding 2.1). Deze wordt beschermd door de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. In paragraaf 5.14 wordt het aspect archeologie nader toegelicht.



Afbeelding 2.1: uitsnede Archeologische waardenkaart (globale ligging plangebied is zwart omkaderd)

### 2.3.9 Nota Stallen en Parkeren (2013)

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht. Met de uitwerkingsnota 'Parkeernormen Fiets en Auto' bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren. Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om langs de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R terreinen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Ook schept de gemeente flexibiliteit door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen. Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren. De parkeernormen hebben een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

### Plangebied

In paragraaf 4.2.2 wordt het parkeren toegelicht.

### 2.3.10 Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan vastgesteld. Dit plan bestaat uit 3 delen:

1. Slimme Routes gaan over het handiger inrichten van de verbindingen voor voetganger, fiets, bus, tram, trein en auto. Bijvoorbeeld met doorfietsroutes, het kwaliteitsnet goederenvervoer en knooppunten;
2. Slim Regelen gaat over het slimmer organiseren van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Bijvoorbeeld door verkeerslichten met elkaar te laten 'praten', persoonlijke reisinformatie en informatie over vrije parkeerplaatsen voor auto's en fiets;
3. Slim Bestemmen zorgt dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen en dat deze goed worden ontworpen. Dit draagt bij aan slimmer vervoer en bijvoorbeeld goede bevoorradingsmogelijkheden.

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:



#### *Meer ruimte voor de voetganger en de fietser*

Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Om fietsers aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes: extra brede en prettige fietspaden, los van de autodrukke.

#### *Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden*

Naast de voetganger en de fietser is het openbaar vervoer belangrijk. De bus en tram leggen snelle verbindingen met de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Leidsche Rijn Centrum, wijken, de regio en de rest van Nederland. Hierdoor wordt het openbaar vervoer een betere keuze.

#### *Auto's langs de juiste routes*

In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners, 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de RING. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

#### **Plangebied**

In het plangebied is ruimte voor fietsers en voetgangers. Er wordt een nieuwe brug aangelegd in het zuiden van het plangebied, met een aansluiting op de Da Costakade en er is ruimte gereserveerd voor een mogelijk toekomstige verbinding naar de binnenstad. Naast het plangebied ligt een HOV-baan. Het plangebied wordt ontsloten via een nieuw aan te leggen weg die via de Jan van Foreeststraat aansluit op de Croeselaan.

In paragraaf 4.2.1 wordt de verkeerssituatie nader toegelicht.

#### **2.3.11 Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)**

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

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

In de Geluidnota zijn de eisen voor woningbouw als volgt samengevat:

- a. iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- b. de woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- c. indien 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 de geluidsluwe gevel.

Een andere belangrijke regel uit de Geluidnota is het behoud van een 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**

Ter plaatse van het plangebied speelt geluidsoverlast vanwege het spoor een belangrijke rol. Verder zijn geluidsbronnen bestaande uit binnenstedelijk wegverkeer (Jan van Foreeststraat, Croeselaan, Vondellaan), busbaan Dichterswijk, Hulpwarmtecentrale Nicolaas Beetsstraat (gezoneerd industrieterrein) en het spoorwegemplacement relevant. De nieuwbouw aan het spoor zal met aandacht hiervoor ontworpen moeten worden. Met de nieuwe bebouwing ontstaat een geluidsluwe zijde aan de Kruisvaart, waarmee geluidsoverlast in de Dichterswijk, de groengebieden en de buitenruimte verminderd wordt.

In paragraaf 5.3 wordt het aspect geluid nader toegelicht.



### 2.3.12 Nota externe veiligheid (2007)

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

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

#### **Plangebied**

In paragraaf 5.6 wordt het aspect externe veiligheid nader toegelicht.

### 2.3.13 Nota Bodembeheerplan 2012-2022 'Grondig Werken 3' (2012)

In 2012 is de Nota Bodembeheerplan 2012-2022 'Grondig Werken 3' vastgesteld. Het doel van deze Nota bodembeheer 2012-2022 is het beleidsmatig vaststellen van de voorwaarden waaronder grond en baggerspecie op of in de bodem kunnen worden toegepast. Het Besluit bodemkwaliteit kent een generiek en gebiedsspecifiek bodembeleidskader. De gemeente Utrecht heeft zoveel mogelijk het landelijk vastgestelde generieke beleid gevolgd. Alleen om belemmeringen voor hergebruik op basis van lokale omstandigheden zoveel mogelijk weg te nemen, is gebiedsgericht beleid geformuleerd. Dit beleid is vertaald in de geactualiseerde en gebiedsspecifieke Bodemkwaliteitskaart 2011-2021.

De Nota bodembeheer 2012-2022 gaat in op verschillende situaties van hergebruik van grond, zoals grond afkomstig van uitgezonderde gebiedsdelen en verdachte locaties evenals grond afkomstig van een andere gemeente. Er zijn procedures beschreven, bijvoorbeeld dat er door middel van vooronderzoek moet worden nagegaan of er sprake is van een lokaal afwijkende bodemkwaliteit. En dat het grondverzet, met uitzondering van enkele gevallen van kleinschalig grondverzet, moet worden gemeld aan het landelijke Meldpunt bodemkwaliteit, die dit dan doormeldt aan de gemeente Utrecht. Ten slotte zijn in de Nota bodembeheer de controle en handhaving van het opgestelde beleid beschreven.

Voor gemeente Utrecht is voor de volgende punten gebiedsgericht beleid ingevuld:

- Het creëren van extra mogelijkheid voor hergebruik van grond door gebruik te maken van de kwaliteit tot de maximale waarde van de bodemfunctieklaas in plaats van de betere ontgravingsklaas:
  - a. voor een deel van Leidsche Rijn (tot bovengrens klasse 'Wonen').
  - b. voor gemeentelijke hoofdwegen in het oostelijke deel van de stad (tot bovengrens klasse 'Industrie').
- Het wegnemen van knelpunten door de generieke normstelling voor PCB's, waarbij de woonnorm gelijk is aan de achtergrondwaarde en waarbij de door laboratoria gehanteerde detectiegrenzen dikwijls deze normen overschrijden.
- Beleid gericht op het voorkomen van ongecontroleerde verspreiding van arseen uit veenlagen.

Daarnaast is bestaand beleid voortgezet:

- Hergebruik van grond met een verhoogde kans op bestrijdingsmiddelen in gebieden met voormalige boomgaarden en kassen in de Leidsche Rijn.
- Stringenter beleid voor asbesthoudende grond ter plaatse van kinderspeelplaatsen en volkstuinten.

#### **Plangebied**

De gronden in het plangebied hebben op de gebiedsdekkende bodemkwaliteitskaart de bodemfunctieklaas 'Industrie' en 'Overig bodemgebruik' (water). De bodemkwaliteit op zoneniveau is op de ontgravingskaart en toepassingskaart aangeduid als een 'Uitgezonderd gebied'. De gronden zijn dan ook gecategoriseerd als de bodemkwaliteitszone 'Uitgezonderd gebied'. Voor deze gebieden geldt het generieke bodembeleid en dient het kwaliteit van de bodem wordt onderzocht met een NEN-onderzoek.

In paragraaf 5.12 wordt het aspect bodem nader toegelicht.

### 2.3.14 Actieplan luchtkwaliteit Utrecht 'Lucht voor ambitie'

Op 3 december 2009 heeft de gemeenteraad het Actieplan Luchtkwaliteit 2009 vastgesteld. Schone lucht, een bereikbare stad en duurzame groei. Dat zijn de doelstellingen van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). Het ALU bevat een samenhangend pakket maatregelen om de luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen, bewoners, werkenden en bezoekers te stimuleren meer met het openbaar vervoer en de fiets te reizen en knelpunten in het autoverkeer op te lossen.

#### **Plangebied**

Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate bepalend voor de luchtkwaliteit. Door het plan neemt de intensiteit van het wegverkeer in de omgeving van het plangebied toe. Het plan zal worden getoetst aan de Wet luchtverontreiniging (titel 5.2 van de Wet milieubeheer)

In paragraaf 5.7 wordt het aspect luchtkwaliteit nader toegelicht.

### 2.3.15 Plan Gemeentelijke Watertaken 2016 - 2019

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

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

#### **Plangebied**

In paragraaf 5.13 wordt het aspect water toegelicht.

### 2.3.16 Volksgezondheid 'Bouwen aan een gezonde toekomst 2015-2018' (2015)

De nota 'Bouwen aan een gezonde toekomst 2015-2018' is in 2015 vastgesteld. In deze nota wordt de verbinding gelegd tussen fysieke, sociale en economische vraagstukken, die kansen bieden om bij te dragen aan gezonder wonen, werken en leven in Utrecht. De stad wordt uitgenodigd om initiatief te nemen en samenwerking te zoeken en samen bij te dragen aan een gezonde stad. Er wordt gewerkt aan het bevorderen van gezondheid via gezond duurzaam lokaal voedsel, gezonde leefstijl en gezond gedrag.

In paragraaf 5.17 wordt het aspect gezondheid toegelicht.

### 2.3.17 Gebiedsspecifiek beleid

#### **Visie Kruisvaartkwartier (2003)**

In 2003 is de visie Kruisvaartkwartier door het college vastgesteld, aanleiding voor het opstellen van deze ruimtelijke visie was dat er voor verschillende (deel)gebieden initiatieven voor herontwikkeling speelden:

- het hoofdkantoor van de Rabobank;
- het voormalig Remu-terrein;
- het voormalig EKP-terrein.

De doelstelling van de visie was om deze initiatieven in onderlinge samenhang te bezien en hiervoor op hoofdlijnen ruimtelijke- en functionele randvoorwaarden te formuleren. De ambitie van de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier is een opwaardering van dit deel van de stad waardoor een stadsdeel ontstaat met een eigen identiteit. Met de renovatie en nieuwbouw van het hoofdkantoor van de Rabobank en met de (voornamelijk) woningbouw op het voormalig EKP-terrein en het voormalig Remu-terrein wordt een heldere afronding van de bestaande Dichterswijk bereikt en wordt het begin van het stationsgebied gemarkeerd. Deze gebieden sluiten logisch aan op de bestaande wijk en infrastructuur. De Kruisvaart krijgt meer betekenis voor zowel huidige als nieuwe bewoners van de Dichterswijk. Het EKP-terrein is de meest zuidelijke van de drie gebieden in het Kruisvaartkwartier dat ontwikkeld wordt, het hoofdkantoor van de Rabobank is inmiddels gereedgekomen, op het Remu-terrein zullen de ontwikkeling nog op gang komen.

Op een aantal onderdelen is het beleid gewijzigd ten opzichte van de visie Kruisvaartkwartier. De

belangrijkste zijn:

- Auto ontsluiting: de in de visie Kruisvaartkwartier is een ontsluiting via de verlengde Van Zijstweg opgenomen, deze is niet meer mogelijk door de nieuwbouw van de Rabobank. De inmiddels gerealiseerde Jan van Foreeststraat verzorgt de auto-bereikbaarheid.
- Auto ontsluiting: in tweede instantie zou via het zuidelijk deel van de Da Costakade een tweede auto ontsluiting komen, waarbij via een 'knip' doorgaand verkeer geweerd zou worden. Deze tweede auto ontsluiting is vervallen, onder andere door de overleggen met de omgeving.
- Parkeernormen: parkeernormering is inmiddels aangescherpt.
- Functies: ten noorden van het Kruisvaartkwartier zou in de Visie Kruisvaartkwartier de kantoorfunctie van TNT behouden blijven. Inmiddels is bekend dat dit gebouw getransformeerd wordt naar woningbouw.
- Buitenruimte: in de Visie Kruisvaartkwartier is genoemd dat buitenruimte beperkt toegankelijk is en afsluitbaar. Inmiddels wordt nadrukkelijk gekozen het gebied onderdeel te laten zijn van het stedelijk weefsel, en zal ook de ruimte binnen de bouwblokken openbaar toegankelijk zijn.

### **Stedenbouwkundig Programma van Eisen Kruisvaartkade (2017)**

In 2017 is door het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Kruisvaartkade (hierna: SPvE) vastgesteld. Het SPvE is een uitwerking van een deel van de Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier, waarin de ontwikkeling op het voormalige EKP-terrein is opgenomen.

In het SPvE worden de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden en ambities beschreven waaraan de ontwikkeling moet voldoen. Het SPvE vormt daarmee de basis voor dit bestemmingsplan. Het plan gaat uit van de bouw van 450-600 woningen, afhankelijk van de typologie en de toegepaste woninggrootte. Het SPvE voorziet in bebouwing van 6-9 bouwlagen aan de zijde van het spoor, met ruimtelijke accenten van 12-13 bouwlagen op de koppen. Aan de zijde van de Kruisvaart gaat het om bebouwing in overwegend 3-4 bouwlagen, met een nadere afstemming op de aanwezige woonboten. Aan de zijde van het spoor wordt tevens ruimte geboden voor niet-woonfuncties en er wordt voorzien in een (ondergrondse) parkeerlaag.

De ontwikkeling van de Kruisvaartkade draagt nadrukkelijk bij aan de gemeentelijke ambities voor gezonde verstedelijking. Het doel van de ontwikkeling van de Kruisvaartkade is te vatten in de volgende speerpunten:

- compact en divers;
- gezonde leefomgeving;
- actieve mobiliteit;
- groene kwaliteit;
- beleef het water.

Het voorliggende bestemmingsplan vormt een planologisch-juridische vertaling van het SPvE.

Overigens maakt het gebied aan de Croeselaan, tussen de Jerema de Deckerstraat en Hubert Pootstraat, deel uit van het SPvE, maar is niet opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Dat houdt vooral verband met het feit dat de planontwikkeling voor het voormalige tankstation aan de Croeselaan nog niet is afgerond. Hiervoor zal te zijner tijd een aparte ruimtelijke procedure worden gevolgd.



# Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

## 3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert het gebied in ruimtelijk en functioneel opzicht. Voor zover de verschillende onderdelen van dit hoofdstuk daartoe aanleiding geven, wordt aan het einde van de verschillende paragrafen een aantal conclusies en uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

## 3.2 Beschrijving van het plangebied

### 3.2.1 Historische ontwikkeling

De Kruisvaart is de middelste van drie in 1665 opgeleverde evenwijdige grachten die onderdeel uitmaakten van het uitbreidingsplan Moreelse en ook wel bekend staat als Bloemgracht. Deze moest samen met met name de Herengracht en Blekersgracht de allure krijgen van de Amsterdamse grachtengordel. Zover is het nooit gekomen. Inmiddels is de Herengracht verdwenen onder de oostelijke treinsporen en is de Blekersgracht gedempt voor de middenstrook van de Croeselaan. De Bloemgracht, nu de Kruisvaart, is het langst in gebruik gebleven en is doorontwikkeld om een relatie te leggen tussen het Merwedekanaal en het spooreplacement. Van deze oude spoorrelatie zijn de hefbrug en het tracé van een goederenspoor herkenbare restanten.

### 3.2.2 Monumenten

De hefbrug is aangemerkt als gemeentelijke monument. Binnen het plangebied zijn verder geen monumenten aanwezig.

### 3.2.3 Structuurbepalende elementen

Het plangebied heeft een centrale ligging in de stad, nabij het centrum en langs de Kruisvaart. Het Hefbrugpark, dat grotendeels buiten het plangebied ligt, vormt de entree voor het gebied. Door inspanning uit de buurt is het plangebied toegankelijk gemaakt via een constructie aan de monumentale hefbrug. Deze brugconstructie sluit aan op het noordelijk deel van het plangebied, dat wordt gedomineerd door de restanten van het EKP-gebouw.

Het voormalig EKP-terrein is op dit moment niet toegankelijk voor auto's. Autoverkeer kan via de noordzijde over de nieuw aangelegde Jan van Foreeststraat tot de noordgrens van het plangebied komen.

Het plangebied ligt gunstig ten opzichte van het openbaar vervoer: station Utrecht Centraal ligt in de directe nabijheid (circa 500 m) van het plangebied, met aan de noordzijde met trein-, bus- en tramvoorzieningen. Ook station Vaartsche Rijn ligt op loopafstand aan de zuidzijde (circa 500 m). Aan de oostzijde tegen het spoor ligt de busbaan Dichtersbaan. Deze busbaan is in de zomer van 2016 in gebruik genomen en loopt vanaf Utrecht Centraal Jaarbeurszijde direct langs de westkant van het spoor naar de Vondellaan. De Dichtersbaan is onderdeel van het nieuwe HOV-netwerk van vrije bus- en trambanen in Utrecht. Er is nu geen halte ter hoogte van plangebied.

Direct ten zuiden van het voormalig TNT gebouw, parallel aan de Kruisvaart, staat een geluidsscherm. Dit scherm vormt een kunstobject, maar zal in de ontwikkeling niet behouden blijven. Dit is afgestemd met de kunstenaar van het object; deze is akkoord met sloop.

## 3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

In het plangebied is op de betonrestanten van het EKP-terrein een tijdelijk skatepark, The Yard, aangelegd. Langs de Kruisvaart is een informele wandelgelegenheid. De rest van het plangebied ligt braak. Afbeelding 3.1 toont foto's van de bestaande situatie in het planbied.



Afbeelding 3.1: Foto's plangebied



# Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

## 4.1 Projectbeschrijving

### 4.1.1 Programma

In deze paragraaf wordt het te realiseren programma beschreven. Het exacte programma is nog niet bekend. Wel worden in het bestemmingsplan de kaders hiervoor vastgelegd. In het voorliggende bestemmingsplan wordt uitgegaan van de hoofdfunctie wonen, in combinatie met kleinschalige niet-woonfuncties.

#### *Wonen*

Het woonbouwprogramma bestaat uit 450 tot maximaal 600 woningen. Uitgangspunt voor deze locatie is een hoogstedelijk gedifferentieerd programma met variatie in woningplattengronden en prijsklassen. Minimaal 20% van het totaal aantal woningen is sociaal. Woningen zijn minimaal 45 m<sup>2</sup> groot.

Het plan kan gefaseerd worden gerealiseerd. In de aanloop naar het indienen van bouwplannen zullen de gemeente en ontwikkelaar overleggen over het definitieve woningbouwprogramma.

#### *Bijzondere functies*

Door naast woningen andere functies toe te staan ontstaat functiemenging. Functiemenging draagt bij aan een gedifferentieerd woonmilieu waarmee levendigheid binnen de wijk wordt versterkt en werkgelegenheid wordt gecreëerd. Bovendien kan door functiemenging een bijdrage worden geleverd aan de sociale cohesie in de wijk. Het gaat daarbij om de volgende kleinschalige (buurt)activiteiten:

- horeca in categorie D2 uit de Lijst van Horeca-activiteiten;
- bedrijfsactiviteiten in de categorieën A en B1 van de Lijst van bedrijven functiemenging;
- galeries;
- (para-)medische voorzieningen;
- dienstverlening;
- werkplekken;
- maatschappelijke voorzieningen en wellness.

Deze niet-woonfuncties zijn op de koppen en in het parkgebouw op de eerste bouwlaag en in samenhang daarmee ook op de tweede bouwlaag en op bovenste bouwlaag van de bebouwing aan de spoorzijde toegestaan. In de overige bebouwing aan het spoor is dat uitsluitend op de eerste bouwlaag het geval.

Overigens is horeca in categorie D2 uitsluitend op de begane grondlaag van het parkgebouw toegelaten. Dat houdt verband met het gemeentelijke Horecabeleid, waarin hier het profiel 'spraakmakende horeca' van toepassing is, gelet op de ligging aan het Hefbrugpark. Er is horeca in categorie D2 op de begane grond van de koppen toegestaan, als het onderdeel is van een voorzieningstrook, zoals bedoeld in het gemeentelijke Horecabeleid.

Naast de bovengenoemde niet-woonfuncties, wordt op de kopgevel van het gebouw nabij Utrecht Centraal shortstay mogelijk gemaakt via een binnenplanse afwijking.

Met het oog op het vereiste kleinschalige karakter worden in dit bestemmingsplan maximale oppervlaktematen per vestiging vastgelegd. Ook de relatie met de effecten ten aanzien het aantal autoverkeersbewegingen speelt daar bij een rol.

#### 4.1.2 Stedenbouwkundig plan

##### *Stedenbouwkundig concept*

De opgave voor het project Kruisvaartkwartier is de afronding van de bestaande Dichterswijk richting spoor door de transformatie van de voormalige spoorlocatie tot een stadswijk. Er wordt uitgegaan van ruimtelijke contrasten, rust en dynamiek in de openbare ruimte en logische openbare routes binnen het plangebied, maar ook met de bestaande Dichterswijk, het (grootschalige) spoorwegemplacement en het Stationsgebied. De locatie zal als een samenhangend stedelijk gebied ontwikkeld worden. Dit komt tot uiting in de maat van de bouwblokken, de architectonische uitwerking en de inrichting van de buitenruimte. Gegeven de kleine breedte van de locatie is een belangrijk aandachtspunt de overgang tussen de woningen aan de spoorzone en de woningen aan de Kruisvaart, zowel bebouwd als onbebouwd.

De nieuwe bebouwing sluit aan op de specifieke sfeer in de omgeving; rust en kleinschaligheid langs de Kruisvaart met de eerstelijns bebouwing en dynamiek en grootschaligheid van de tweedelijnsbebouwing langs het spoor. De hoogte van de bebouwing sluit aan op haar omgeving en is in evenwicht met de profielbreedtes van de aanliggende buitenruimten. De uiteindelijke verkaveling moet een oplossing bieden voor de hoge geluidbelasting op deze locatie.



Afbeelding 4.1: Impressie stedenbouwkundig plan (Bron: SPvE Kruisvaartkade, 2017)

Er is een hoogteverschil tussen het maaiveld aan de spoorzijde en het maaiveld aan de Kruisvaart. Hier wordt in de doorsnede van de bebouwing slim gebruik van gemaakt. Hierdoor ontstaat een parkeerkelder met een dek waarop het openbare binnengebied wordt ingericht, deze sluit aan op het maaiveldniveau aan de spoorzijde. De plint van deze bebouwing is geschikt voor wonen en entreepartijen en voor niet-woonfuncties. Er ontstaat zo een maaiveldniveau van de straat langs het spoor en de binnengebieden. Op dit niveau zijn alle entrees gelegen, met mogelijke uitzondering van de entrees voor langzaam verkeer naar het parkeerniveau waar ook de fietsenstalling of berging van grondgebonden woningen aan de Kruisvaart gelegen zijn.

##### *Beeldkwaliteit*

Belangrijk voor de stedenbouwkundige karakteristiek van de Dichterswijk is de grote blokmaat met op bijzondere plekken (zoals beëindiging van een bouwblok) ruimtelijke accenten. Op zowel hoofdlijnen als op detailniveau is het ontwerpconcept consequent en vakkundig doorgevoerd. Specifiek voor de bebouwing aan de Kruisvaart kunnen aanvullende eisen aan het bouwvolume gelden om de korrel van dit gevel beeld te verkleinen en zo beter aan te laten sluiten op de karakteristiek van de Dichterswijk en de woonboten in de Kruisvaart. Uiteraard wordt hierbij gebruik gemaakt van duurzame materialen zodat het plan ook op de lange termijn bijdraagt aan de kwaliteit van het Kruisvaartkwartier. Dit wordt verder uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan, door de

initiatiefnemer in samenwerking met afdeling stedenbouw van de gemeente Utrecht, waarbij ook de welstandcommissie wordt geconsulteerd.

Ook wordt de groene karakteristiek van het gebied doorgevoerd in de gebouwen. In het beeldkwaliteitsplan, dat tegelijk met het bestemmingsplan wordt vastgesteld, wordt aangeduid op welke manier wordt aangesloten op het Stationsgebied, bijvoorbeeld ten aanzien van groene daken/gevels.

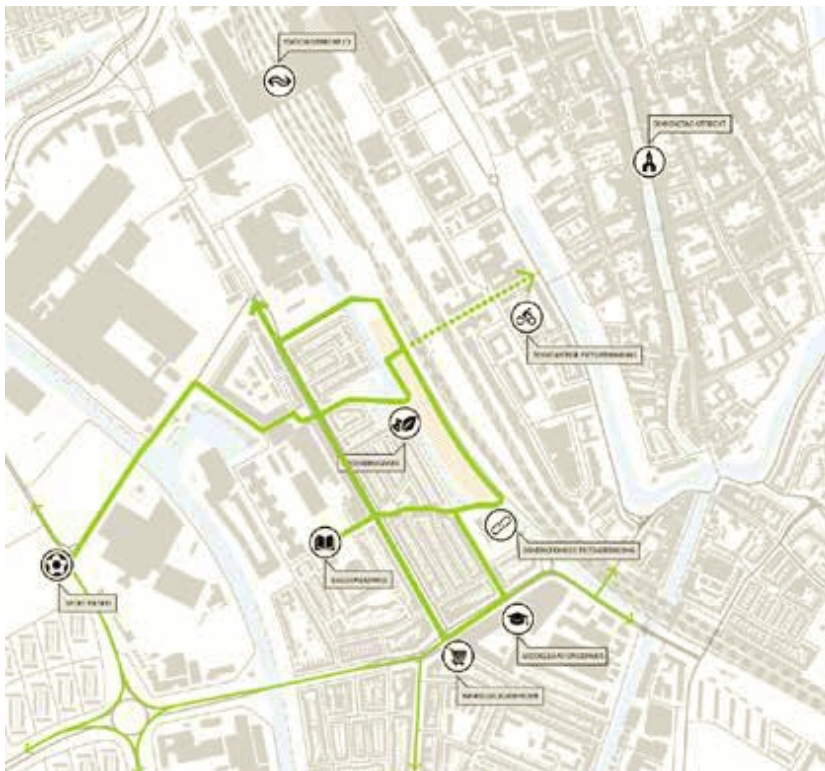
## 4.2 Verkeer en openbare ruimte

### 4.2.1 Verkeer

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bereikbaarheid van het plangebied met de fiets of te voet, het openbaar vervoer en de auto.

#### 4.2.1.1 Fietzers en voetgangers

Fiets- en wandelroutes worden primair ontsloten via de Jan van Foreeststraat, via het park aan de Jeremias de Deckerstraat en via een nieuwe brug voor langzaam verkeer die aansluit op de Da Costakade (zie afbeelding 4.2). Tussen de bouwblokken is ruimte gereserveerd voor een mogelijk toekomstige verbinding voor fietsers en voetgangers naar de binnenstad. Bij realisatie van het plan Kruisvaartkwartier is het streven een directe verbinding naar het station te realiseren, via een voetpad achter de bebouwing van de Rabobank en voormalig TNT gebouw.



Afbeelding 4.2: Ontsluiting fiets

#### 4.2.1.2 Openbaar vervoer

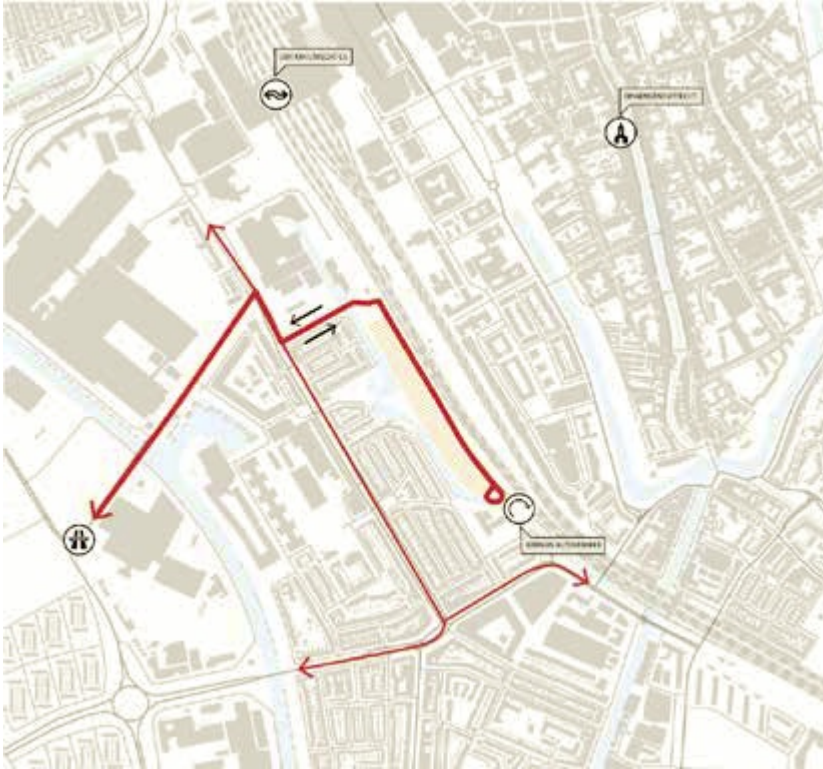
Het plangebied is gelegen binnen loop- en fietsafstand van de stations Utrecht Centraal en Utrecht Vaartsche Rijn, met de bijbehorende trein-, bus- en tramvoorzieningen.

Aan de Croeselaan liggen de dichtstbijzijnde bushaltes. Tussen het plangebied en het spoorwegemplacement is een HOV-baan aangelegd. Hier rijden bussen in hoge frequentie langs, maar er is nog geen halte ter hoogte van het plangebied. Het opnemen van een halte wordt nog onderzocht. Aan de Croeselaan bevinden zich ter hoogte van het Brederoplein en de Van der Goestraat-Veilingstraat bushaltes in beide richtingen.

#### 4.2.1.3 Auto

Parallel aan de HOV-baan komt een nieuwe straat voor auto- en langzaamverkeer, vanaf waar ook de parkeergarages worden ontsloten. Deze straat, waarop binnen het plangebied een 30 km/u regime gaat gelden, wordt aan de noordzijde via de Jan van Foreeststraat verbonden met de Croeselaan en de Van Zijstweg. Het betreft daarmee een voor het autoverkeer doodlopende straat, waarbij aan de zuidzijde van het plangebied een keervoorziening wordt aangelegd. Zoals weergegeven in paragraaf 4.2.1.1 is voor het langzame verkeer wel voorzien in een aansluiting op de Da Costakade.

De autoverkeersstructuur is weergegeven in afbeelding 4.3.



Afbeelding 4.3: Ontsluiting auto

#### *Kruising Van Zijstweg-Croeselaan (inclusief busbaan Dichterswijk)*

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de doorstroming op de Van Zijstweg en Croeselaan (Royal Haskoning DHV, nr. T&PBC4490- 111R001F0.1, 2 januari 2018). In dit onderzoek werd het volgende resultaat beschreven: de doorstroom voor auto's is in de avondspits goed. In de ochtendspits staat er vanaf 7.45 uur tot in ieder geval 9.00 uur een wachtrij op de Croeselaan-Zuid. De maximale wachtrijlengte loopt op tot circa 600-700 meter. Op de Van Zijstweg treedt tussen 8.00 uur en 8.30 uur een wachtrij op die maximaal terugslaat tot aan de Veilinghavenkade. De fietsers krijgen voldoende groen en de wachttijd blijft beperkt.

Door middel van een gevoeligheidsanalyse is bekeken of de wachtrij opgelost kan worden. Dit blijkt mogelijk door een goede afstelling van de verkeerslichten op het Kruispunt Van Zijstweg - Croeselaan.

In het onderzoek naar de doorstroming op de Van Zijstweg en Croeselaan is uitgegaan van maximaal 1.800 verkeersbewegingen per etmaal als gevolg van de ontwikkeling van het Kruisvaartkwartier. Om een wachtrij op de Croeselaan-Zuid in de ochtendspits te voorkomen en de doorstroming acceptabel te houden, blijft het uitgangspunt dat het plan niet meer dan 1.800 verkeersbewegingen per etmaal genereert.

#### *Kruisvaartkwartier*

Specifiek voor de ontwikkeling in het Kruisvaartkwartier is een uitgangspuntennotitie parkeren en verkeer (Witteveen+Bos, nr. UT840-1/17-013.565, 22 september 2017) geschreven. Daarbij is tevens uitgegaan van een maximum van 1.800 verkeersbewegingen per etmaal, met een maximum van 150 verkeersbewegingen in het drukste uur. Er wordt aangenomen dat bewoners en bezoekers van het Kruisvaartkwartier voor verplaatsingen in Utrecht slechts beperkt zullen kiezen voor de auto.

De ontsluiting van de Kruisvaartkade voor autoverkeer is alleen via de Jan van Foreeststraat, die



aansluit op de Croeselaan. Naar verwachting zal het verkeer uit de Dichterswijk slechts deels (circa 1.100 verkeersbewegingen) de uitvalsroute via de Van Zijstweg kiezen. Dit blijkt uit de verkeersberekeningen die zijn gemaakt met het verkeersmodel VRU 3.3. De Balijelaan is voor een deel van het verkeer uit de Dichterswijk, een logischere en snellere route.

Voor de kruising Jan van Foreeststraat-Croeselaan is een voorlopig ontwerp beschikbaar. Uitgangspunt is 30 km/h voor het autoverkeer op beide wegen. Dit impliceert een keuze om geen verkeerslichten toe te passen. Doorgaande fietsers op de Croeselaan worden in een voorrangssituatie geplaatst zodat hun doorstroming optimaal is. Om linksafslaande bewegingen voor fietsers en autoverkeer eenvoudiger en verkeersveiliger te maken, zal op de Croeselaan een middenberm worden toegepast. Hiermee wordt het mogelijk om veilig in twee etappes over te steken of een linksafslaande beweging te maken. De hoeveelheden autoverkeer op de Croeselaan, zoals vermeld in het onderzoek naar de doorstroming op de Van Zijstweg en Croeselaan, en vanuit de Jan van Foreeststraat, zal hierbij geen problemen opleveren. Wel moet verkeer vanuit de Jan van Foreeststraat voorrang verlenen aan de fietsers op de Croeselaan.

Een verkennende capaciteitsberekening laat zien dat er substantieel ruimte is in de verkeersregeling van het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg voor het verkeer vanuit het Kruisvaartkwartier, ook op een mogelijk kritisch moment in de ochtendspits.

Het verkeersnetwerk verder van het plangebied wordt vanwege de spreiding van het verkeer, in combinatie met de grootschalige ontwikkeling in de Merwedekanaalzone en herinrichting van de verkeersnetwerk als gevolg daarvan, nauwelijks extra belast. Vanwege dit beperkte verkeerseffect is er geen reden om verkeerseffecten verder van het plangebied te beschouwen.

#### *Autoverkeersgeneratie vanwege Kruisvaartkwartier*

Gezien de bestaande verkeerssituatie nabij het plangebied (zie voorgaande) dient aangetoond te worden dat het maximum aantal autoverkeersbewegingen per etmaal vanwege de ontwikkelingen in het plangebied niet meer dan 1.800 bedraagt. In de planregels is bepaald dat 431 woningen bij recht zijn toegestaan. Bij dit aantal woningen kan te allen tijde voldaan worden aan het maximum aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van 1.800. Dit blijkt uit de berekening die als bijlage bij de toelichting zijn gevoegd. In paragraaf 4.2.1.4 wordt nader ingegaan op dit onderwerp.

Middels een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid zijn meer woningen en/of bijzondere functies toegestaan als wordt aangetoond dat door deze afwijking het aantal autoverkeersbewegingen vanuit het plangebied het totaal van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal niet overschrijdt.

#### *Bereikbaarheid hulpdiensten*

Bij de uitwerking van het openbaar gebied zal in het bijzonder aandacht moeten zijn voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten van de zuidkant van het plangebied in het geval van calamiteiten.

#### **4.2.1.4 Indicatie autoverkeersgeneratie**

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van woningen zijn de kengetallen van CROW-publicatie 317 gebruikt. Daarbij is uitgegaan van de categorieën 'centrum' en 'zeer sterk stedelijk'. Het plangebied is een centrumgebied door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen, in dit geval het openbaar vervoer vanwege de nabijheid van station Utrecht Centraal en station Vaartsche Rijn. Hierdoor komen niet alle bewoners en bezoekers van de woningen met de auto. Het criterium voor een zeer sterk stedelijke locatie is een omgevingsadressendichtheid van meer dan 2.500 adressen per km<sup>2</sup>. De omgevingsadressendichtheid in plangebied is minimaal circa 15.000 adressen per km<sup>2</sup> (450 woningen / 30.000 m<sup>2</sup>).

De kengetallen van het CROW zijn vermenigvuldigd met een factor van 1,11 om de verkeersgeneratie te corrigeren voor werkdagen en daarmee de maximale verkeersgeneratie te berekenen.

Daar waar kengetallen van het CROW beschikbaar zijn, worden deze gehanteerd. Voor de functies waar voor geen CROW-kengetallen gegeven zijn, dienen schattingen gemaakt te worden op basis van vergelijkbare functies en ervaringscijfers.

Het programma staat nog niet vast. Wat wel vast staat zijn de massa van de bebouwing, het maximum aantal woningen (600), waarvan minimaal 20% sociale huur wordt, en dat de gehele ontwikkeling maximaal 1.800 autoverkeersbewegingen mag genereren. Daarbinnen zijn enkele scenario's bekeken. Op basis daarvan kan geconcludeerd worden dat een programma van 450-600 woningen met in meer of mindere mate bijzondere functies realistisch is. Een ontwikkeling van 431 woningen (waarvan 20% sociaal) blijft immer onder de 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal. Dat blijkt uit de bij de toelichting gevoegde berekening. Het overige programma van ten hoogste 169 woningen en/of de bijzondere functies kunnen gerealiseerd worden door middel van een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid indien is aangetoond dat door deze afwijking het aantal

autoverkeersbewegingen in het plangebied het maximum van 1.800 autoverkeersbewegingen per etmaal niet overschrijdt.

#### 4.2.2 Parkeren

##### *Autoparkeren*

Het toewijzen en uitgeven van parkeervergunningen is vastgelegd in de vigerende Beleidsregels uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen 2016. Daarin worden drie zones (A1, A2 en B1) benoemd. Op 21 september 2017 heeft de raad, in het kader van de vaststelling van het SPvE, de A2-norm vastgesteld voor het onderhavige gebied.

De gemeente heeft de ambitie een hoge dichtheid te realiseren met zo min mogelijk verkeersbewegingen. Daar hoort ook de ambitie bij om de lage parkeernorm aan te houden. Tegelijkertijd is het van belang de parkeerdruk niet op de omgeving af te wentelen. De Nota Stallen en Parkeren biedt alternatieven die aan beiden recht doen. Met hoogwaardige fietsvoorzieningen en deelautoplaatsen wordt bij het gemeentelijk beleid aangesloten en kan eventueel een lage normering worden toegepast tot 20% onder het minimum van A2. Voor het Kruisvaartkwartier is in het kader van het SPvE evenwel afgesproken dat er wel extra plekken voor deelauto's en fietsparkeren worden gerealiseerd, maar dat daarmee niet de parkeernorm naar beneden wordt bijgesteld. Dit wordt ook als zodanig vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

Parkeren voor de woningen en de bijzondere functies wordt opgelost in ondergrondse parkeergarages onder de bouwvolumes en bij het Parkgebouw ook ondergronds deels binnen de bestemming Groen. De parkeergarages worden toekomstbestendig gerealiseerd; indien het autogebruik in de toekomst afneemt kan de garage anders worden aangewend. De parkeergarages worden ontsloten vanaf de nieuwe weg aan de spoorzijde. Bezoekersparkeren wordt deels in de openbare ruimte langs de nieuwe straat en deels in één van de ondergrondse parkeervoorzieningen opgelost.

Uitgangspunt is dat voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid. In dit stadium staat het benodigde aantal parkeerplaatsen niet vast, omdat het afhankelijk is van het te realiseren (woningbouw)programma. Om die reden omvat het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting met een verwijzing naar de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, als onderdeel van de Nota Stallen en Parkeren 2013. Daarbij houden de bestemmingsregels ook rekening met een eventuele wijziging van deze beleidsregels.

##### *Fietsparkeren*

Fietsenstallingen worden grotendeels in pandig gerealiseerd. Er wordt gebruik gemaakt van aanvullende fietsparkeerplaatsen om het gebruik van duurzame vervoermiddelen te stimuleren, een en ander conform de Nota Stallen en Parkeren. De fietsenstallingen voor de woningen aan de zijde van de Kruisvaart bevinden zich in de parkeergarage. Voor wat betreft de fietsenstallingen voor de bebouwing aan de spoorzijde, wordt uitgegaan van voorzieningen op de begane grond.

#### 4.2.3 Openbare ruimte en groen

##### *Openbare ruimte*

Om het plangebied onderdeel te laten zijn van het stedelijk weefsel, wordt in het stedenbouwkundig concept uitgegaan van een netwerk van openbare routes, die aansluiten op de omliggende infrastructuur.

Openbare routes in het plangebied zijn zowel de straat langs het spoor, de route langs het zuidelijk deel van de Kruisvaart en de zone tussen de eengezinswoningen en appartementen.

Vanuit laatstgenoemde zone worden zowel de eengezinswoningen als de appartementen ontsloten; de portieken van de appartementen worden daarnaast ook ontsloten vanaf de straat langs het spoor. Zo krijgen de portieken aan beide zijden een entree en ontstaat een relatie tussen beide zijden. De hogere bebouwing op de koppen kan tevens vanaf de kop ontsloten worden.

De noord-zuid gerichte routes worden op diverse plekken in oost-west richting (door openbare routes) met elkaar verbonden met op drie plekken verbindingen met de bestaande Dichterswijk.

##### *Groen*

Het plan geeft ruimte voor bestaande en nieuwe groenstructuren. De openbare routes zullen zo groen mogelijk ingericht worden. De uitbreiding en versterking van het Hefburgpark is een belangrijke ingreep om de Dichterswijk en de ontwikkeling te verbinden en ruimte te bieden aan sport en spel en aan recreatie en ontmoeting.

Een groep actieve bewoners van de Dichterswijk heeft het initiatief genomen voor de ontwikkeling van het Ringpark Dichterswijk. Door toenemende verstedelijking in en rond de Dichterswijk neemt de



vraag naar een samenhangende onderliggende groenstructuur toe, geven de bewoners aan. Het gefragmenteerde groen rondom de Dichterswijk wordt versterkt en verbonden door een Ringpark. Met het plan van het Kruisvaartkwartier wordt de mogelijkheid benut om de Kruisvaart openbaar en beleefbaar te maken met betekenis voor de wijk/stad (wandelen, zitten, spelen, zwemmen, vissen) en een groene inrichting langs de oostoever van de Kruisvaart. Ten zuiden van het centrale park vormt het oeverpad in de parkstrook aan de Kruisvaart onderdeel van het Ringpark Dichterswijk. De gewenste parkbeleving van deze zone vraagt om voldoende ruimte en diversiteit in beplanting, waarbij ook ruimte voor bomen wordt geboden. Daarbij zal de zone voor privé groen (tuinen) beperkt zijn. De ruimtelijke overgang van openbaar naar privaat kan op verschillende manieren worden vormgegeven, hiervoor worden uitgangspunten in het beeldkwaliteitsplan opgenomen welke een landschappelijke overgang stimuleren, gebruik maken van aanwezige hoogteverschillen en de behoefte aan schuttingen tegengaan.

De tuinen van de nieuwe woningen ter hoogte van de Reviuskade reiken tot aan de Kruisvaart. Bij deze woningen zijn geen steigers en vlonders toegestaan die over de bestemming Water mogen worden gebouwd. Dit zou ten koste gaan van de groene oeverbeleving. In het kader van het beeldkwaliteitsplan zal worden bepaald of binnen de bestemming Wonen sprake kan zijn van een ligplaats en zo ja onder welke condities.

De openbaarheid van routes en plekken is een voorwaarde om de Kruisvaart en het park betekenis te geven voor wijk en stad. De Kruisvaart zal betekenis krijgen voor de nieuwe bewoners én de bewoners van de Dichterswijk. Ten noorden van het centrale park liggen de tuinen direct aan het water. Vanaf de binnenruimte van het noordelijke blok wordt een openbare verblijfsplek aan het water gerealiseerd.

#### *Beeldkwaliteitsplan*

De openbare ruimte en het groen maken onderdeel uit van het nog op te stellen Beeldkwaliteitsplan voor het Kruisvaartkwartier. De hiervoor genoemde onderdelen zullen daarin worden meegenomen. Het beeldkwaliteitsplan zal gelijktijdig met het voorliggende bestemmingsplan worden vastgesteld door de raad.



# 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 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het doel van milieueffectrapportage (m.e.r.) is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In het Besluit milieueffectrapportage zijn activiteiten aangewezen waarvoor sprake is van een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. Uit toetsing aan het Besluit m.e.r. volgt dat het besluit tot vaststelling van het voorliggende bestemmingplan Kruisvaartkwartier valt onder onderdeel D11.2. Het gaat hierbij om: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. De voorgenomen activiteit voldoet niet aan de aangegeven drempelwaarde van 2.000 of meer woningen. De voorgenomen ontwikkeling bevat namelijk 431 tot maximaal 600 woningen in combinatie met bijzondere functies. Dit betekent dat er sprake is van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-procedure noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-procedure doorlopen worden.

De gemeente Utrecht is het bevoegd gezag dat op basis van de aanmeldnotitie het m.e.r.-beoordelingsbesluit neemt.

### Conclusie

De initiatiefnemer MRP Kruisvaartkade heeft een aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling ingediend bij de gemeente (Kruisvaartkwartier Utrecht, aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling, 8 december 2017). Hieruit blijkt dat de geplande maatregelen voor de ontwikkeling van Kruisvaartkwartier geen belangrijke nadelige milieugevolgen hebben voor het milieu. Het gaat hierbij zowel om tijdelijke effecten (aanleg) als permanente effecten (tijdens gebruik). Hierbij wordt er van uit gegaan dat:

- de verkeersaantrekkende werking maximaal 1.800 verkeersbewegingen bedraagt. Met de realisatie van 431 woningen wordt deze grens niet overschreden. De realisatie van nog eens 169 wooneenheden en bijzondere functies kan met een binnenplanse vrijstelling gerealiseerd worden indien aangetoond wordt dat de verkeersaantrekkende werking met deze extra woningen niet groter is dan 1.800 verkeersbewegingen per etmaal.
- in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen om een dynamische berekening van trillingshinder uit te voeren, om aan te tonen dat aan de streefwaarden voor trillingshinder voor Wonen nieuwe situaties wordt voldaan, zoals bedoeld in de Richtlijn deel B van de Stichting Bouwresearch. De mogelijkheid wordt geboden om in te stemmen met een situatie waarin met extra inspanningen wordt voldaan aan de streefwaarde Woningen bestaand.
- negatieve effecten op soorten worden voorkomen door voorzorgsmaatregelen te treffen om het broedseizoen niet te verstoren.
- rekening wordt gehouden met behoud en compensatie van het zomerklokje (aangetroffen aan de oever van de Kruisvaart, ter plaatse van de Jeremias Deckerstraat).

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 19 december 2017 besloten dat voor de in het ontwerpbestemmingsplan Kruisvaartkwartier opgenomen activiteiten geen procedure van milieueffectrapportage hoeft te worden doorlopen, vanwege het feit dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn.

Er is geen sprake van een aparte bezwaar- en beroepsprocedure voor het m.e.r.-beoordelingsbesluit. Bezwaar en beroep is alleen mogelijk tegelijkertijd met de procedure voor het bestemmingsplan.

### 5.3 Geluidhinder

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling 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.

De regels van de Wet Geluidhinder zijn van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan. De normen uit die wet zijn van toepassing bij:

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

Als een van bovenstaande situaties aan de orde is, dient een akoestisch onderzoek te worden gedaan. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan er een ontheffing worden verleend (procedure hogere waarde).

De Wet geluidhinder hanteert twee waarden:

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

Daarnaast moet het plan voldoen aan eisen voor goede ruimtelijke ordening ten aanzien van geluid van bedrijven (milieuzonering).

#### Plansituatie

In het kader van de bestemmingswijziging en het mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige objecten (woningen) is een akoestisch onderzoek (LBP I Sight, nr. R026090ad.00001.rvh, 18 september 2017).

De onderstaande geluidbronnen liggen in de directe nabijheid van het plan Kruisvaartkade:

- de doorgaande sporen naar en van Utrecht Centraal;
- de HOV, Dichtersbaan (busbaan);
- het emplacement Utrecht;
- de hulpwarmtecentrale Nicolaas Beets;
- de busbuffer van busstation west;
- de nieuwe trambaan op de Adema van Scheltemabaan (oude busbaan overzijde spoor);
- de wegen in de directe nabijheid van het plan, waaronder de Croeselaan, de Vondellaan en de Jan van Foreeststraat.

Het plan Kruisvaartkwartier kan gerealiseerd worden binnen de regels en eisen van de Wet geluidhinder en het gemeentelijke geluidbeleid. Wel moeten voor een deel van de woningen en appartementen conform de systematiek van de Wet geluidhinder hogere geluidgrenswaarden worden vastgesteld. Deze grenswaarden zijn nodig omdat maatregelen in de vorm van geluidschermen langs het spoor dan wel langs de busbaan stedenbouwkundig niet inpasbaar zijn. Ook zal een scherm evenwijdig aan het spoor geen effect hebben op de hogere bouwlagen van het plan Kruisvaartkwartier.

Bij de woningen en appartementen van het plan Kruisvaartkwartier kan op dit moment nog niet voldaan worden aan het geluidbeleid van de gemeente Utrecht dat gebaseerd is op de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. Vooral het geluid door het emplacement Utrecht overschrijdt de door de gemeente aangegeven grenswaarden van 55 dB(A) etmaalwaarde voor het industriegeluid. Omdat door het plan Kruisvaartkwartier de geluidssituatie in de wijk Dichterswijk aanzienlijk wordt verbeterd, het plan gaat als geluidscherm functioneren voor de woonboten en woningen van de wijk Dichterswijk, is de verruimde grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde voor het industriegeluid van het emplacement verdedigbaar.

Vanaf 2016 is een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het veranderen van het emplacement Utrecht in voorbereiding. Echter op basis van de reeds uitgevoerde berekeningen met

het 'dynamisch geluidmodel' is nog geen inzicht of bij de bestaande woonboten en woningen van de Dichterswijk alsmede bij de studentenwoningen van het getransformeerde pand aan de Jan Foreeststraat (voormalig KPN kantoorgebouw) voldaan kan worden aan de grenswaarden zoals gesteld in het geluidbeleid van de gemeente Utrecht. Tevens is nog geen inzicht welke aanvullende maatregelen uitgevoerd kunnen worden om bij de woningen en appartementen van het plan Kruisvaartkwartier te kunnen voldoen aan de eisen zoals gesteld in het geluidbeleid van de gemeente Utrecht.

Gezien deze onduidelijkheid is in het overleg van 18 juli 2017 afgesproken dat in het kader van de wijziging van het bestemmingsplan de gevels van een deel van de woningen het plan Kruisvaartkade 'doof' zullen worden uitgevoerd, na de gebruikelijke toets aan de randvoorwaarden vanuit de geluidnota m.b.t. een luwe gevel. Hoewel zowel de projectontwikkelaar als de gemeente Utrecht geen voorstanders van het toepassen van 'dove' gevels zijn, is dit, gezien de geschetste gang van zaken, op dit moment de enige mogelijkheid om het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier in procedure te brengen.

In de planregels is dan ook een voorwaardelijk verplichting tot realisatie van een dove gevel opgenomen. In de planregels is daarnaast een afwijkmogelijkheid van de verplichting tot realisatie van een dove gevel opgenomen:

wanneer tijdens de aanvraag omgevingsvergunning bouw voor de woningen van het plan Kruisvaartkwartier, na meer inzicht in de te verwachten geluidsbelasting van het naastgelegen spooreplacement te hebben verkregen, uit aanvullend onderzoek blijkt dat aan de grenswaarden conform de Geluidnota 2015-1018 voldaan kan worden, kunnen burgemeester en wethouders toestaan dat de gevels van de relevante woningen van het plan niet 'doof' hoeven te worden uitgevoerd.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de gecumuleerde geluidbelastingen in beeld gebracht. Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting kan het college van burgemeester en wethouders een goede afweging maken of bij de woningen van het plan Kruisvaartkwartier sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Uit het onderzoek blijkt dat de gevels aan de zijde van het spoor te kwalificeren zijn als 'luid' en dat de gevels richting de dichterswijk te kwalificeren zijn als 'rustig'.

Voor de bewoners van de woonboten en woningen van de wijk Dichterswijk heeft het plan Kruisvaartkwartier, ondanks de toename van het extra verkeer over de Jan Foreeststraat van en naar de woningen en appartementen van het plan Kruisvaartkade een positief effect op de algehele geluidssituatie in het gebied. Dit komt voornamelijk doordat de woningen en de appartementen van het plan Kruisvaartkwartier het railverkeer en geluid van emplacement, gezien vanuit de woonboten en woningen van de Wijk Dichterswijk, zal afschermen.

Voor een aantal geluidbronnen moeten hogere grenswaarden worden verleend. De hogere grenswaarden bedragen maximaal 66 dB vanwege railverkeer, 54 dB vanwege wegverkeer (busbaan) en 53 dB(A) vanwege industrielaai (hulpwarmtecentrale Nicolaas Beets).

Door middel van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk om aan de noordzijde van het plan, de woonbebouwing 5 meter dichterbij het spoor en de busbaan te realiseren via een overkraging.

Als hier gebruik van wordt gemaakt, zal een nieuwe procedure in het kader van de Wet geluidhinder (hogere waarde) worden doorlopen. Wel moet nu worden aangetoond dat deze verschuiving past binnen de wettelijke grenswaarden.

Uit een berekening volgt dat het geluid van het spoor maximaal 1 dB hoger zal worden. In de plansituatie zonder gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid is een hogere waarde opgenomen van 66 dB; dat is 2 dB onder de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Het opschuiven van het bouwvolume is dus mogelijk.

Het geluid van de busbaan kan tot 2 dB hoger uitkomen. In de plansituatie zonder gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid is een hogere waarde opgenomen van 54 dB; dat is 9 dB onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Een verhoging van 2 dB is dus ruimschoots inpasbaar binnen de maximale ontheffingswaarde.

## **Conclusie**

Wanneer de in het akoestisch onderzoek toegepaste maatregelen worden toegepast en hogere grenswaarden worden verleend, zijn er geen belemmeringen voor wat betreft geluid. Om te voldoen aan het gemeentelijke geluidbeleid is in de planregels wel een voorwaardelijk verplichting voor het realiseren van een dove gevel opgenomen. Ook is een regeling opgenomen om geluidwerende voorzieningen te kunnen realiseren.

Mogelijk leidt het veranderen van het emplacement Utrecht tot andere inzichten, waardoor het toepassen van dove gevels niet nodig is. Om die reden voorzien de planregels in een

afwijkingsbevoegdheid, waarbij moet worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen, danwel door het verruimen van de grenswaarden voldaan kan worden, zonder dove gevels.

## 5.4 Milieuhinderen bedrijvigheid

### Kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

### Plansituatie

Woningen zijn milieugevoelige functies en om die reden is geïnventariseerd welke bedrijven in de omgeving aanwezig zijn. In de navolgende tabel is het (voorlopige) overzicht hiervan weergegeven.

| Bedrijf                           | Locatie                                      | SBI          | Milieu categorie | Richtafstand (m) | Afstand tot bestemmingsvlak 'Wonen' (m) |
|-----------------------------------|----------------------------------------------|--------------|------------------|------------------|-----------------------------------------|
| Hulpwarmtecentrale Nicolaas Beets | Hooch Boulant Moreelsepark (overzijde spoor) | 35 (E1)      | 3.2              | 100              | 125                                     |
| Spoorwegemplacement               |                                              | 491, 492 (2) | 4.2              | 300              | 50                                      |
| Intertaste                        | Heycopstraat 42                              | 1089         | 4.1              | 200              | 225                                     |

Ten oosten van het plangebied is nabij het spoor een ICT-servicegebouw geprojecteerd. De afstand tot de woningen in het plangebied bedraagt afhankelijk van de exacte situering 10-25 meter. Het ICT-servicegebouw zal geen verblijfsfunctie hebben en geen geluidbelasting voor de omgeving opleveren. Verder is de busbaan gelegen tussen het ICT-servicegebouw en de woningen in het plangebied. Gezien de geluidhinder van de busbaan en het spoor zal het ICT-servicegebouw niet tot een verslechtering van de geluidsituatie leiden. Ook de overige aspecten (geur, stof, en gevaar) zijn, gezien de (bedrijfs)activiteiten in het ICT-servicegebouw, niet belemmerend voor woningbouw in het plangebied.

Uit de tabel blijkt dat, met uitzondering van het spoorwegemplacement, (voorlopig) wordt voldaan aan de relevante richtafstanden. Bij het spoorwegemplacement zijn geluid en gevaar de maatgevende aspecten. Deze aspecten worden nader toegelicht in paragraaf 5.3 (geluid) en paragraaf 5.6 (gevaar). Hieruit blijkt dat voldaan kan worden aan de wettelijke eisen wat betreft geluidhinder en externe veiligheid. De richtafstand voor geur en stof bedraagt 30 m. Aan deze afstand wordt voldaan.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt woningen en bijzondere functies in één pand mogelijk. Een woongebied met kleinschalige bedrijvigheid is een voorbeeld van een functiemengingsgebied. In de planregels zijn activiteiten toegestaan die behoren tot categorie A en B1. Activiteiten in categorie A zijn activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend. Activiteiten in categorie B zijn activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor de omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden. De bijzondere functies en de woningen zullen bouwkundig van elkaar gescheiden zijn, waarbij de eisen uit het Bouwbesluit in acht worden genomen. Daarmee wordt voldaan aan de eisen bij functiemenging.

### Conclusie

Gezien het voorgaande is de conclusie dat een goed woon- en leefmilieu gegarandeerd kan worden en dat bedrijven in de omgeving niet in hun bedrijfsvoering belemmerd worden.



## 5.5 Geur

### Wettelijk 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<sup>3</sup>) 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 noodzakelijk.

### Plansituatie en conclusie

Binnen het plangebied is geen sprake van industriële geurhinder.

## 5.6 Externe veiligheid

### Wettelijk kader

Op plekken waar wordt gebouwd kunnen veiligheidsrisico's optreden voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om de veiligheid te vergroten wordt bij bestemmingsplannen aandacht besteed aan de omgeving van bedrijven die veiligheidsrisico's met zich meebrengen. De normen en richtlijnen komen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Dit besluit schrijft voor dat beschikkingen zoals een bestemmingsplan moeten worden getoetst aan deze normen.

Het Besluit externe veiligheid beschrijft de afstanden tussen risicovolle bedrijven en kwetsbare objecten/bestemmingen. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld woningen, gebouwen waarin mensen zijn die zichzelf slecht in veiligheid kunnen brengen (scholen en zorginstellingen) en gebouwen waarin vaak grote aantallen personen aanwezig zijn (grote winkelcentra, grote kantoren etc.). Daarnaast bestaan beperkt kwetsbare objecten, dit zijn alle andere (meestal) gebouwde objecten.

Bij ruimtelijke plannen moet ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

De normering voor risico's als gevolg van het transport, het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op enkele begrippen:

- Plaatsgebonden risico: de kans dat een persoon die zich altijd op een bepaalde plaats bevindt overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het plaatsgebonden risico geldt voor kwetsbare objecten een grenswaarde van  $10^{-6}$  per jaar (kans op 1 dode per jaar, mag 1 op de miljoen zijn). Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.
- Groepsrisico: de kans dat groepen personen gelijktijdig het slachtoffer zijn. Deze kans wordt mede bepaald door het aantal personen dat zich bevindt in het invloedsgebied van een risicobron (het gebied waar dodelijke effecten van ongevalsscenario's optreden). Voor het groepsrisico geldt een oriënterende waarde: het bevoegd gezag dient het geaccepteerde niveau van het groepsrisico te verantwoorden door bij besluitvorming in te gaan op de mogelijkheden voor het terugbrengen van de risico's en optredende effecten, de zelfredzaamheid van personen en de mogelijkheden voor bestrijding en hulpverlening.

### Plansituatie

Volgens de risicokaart (recent geraadpleegd) ligt het plangebied niet binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting of binnen het invloedsgebied van een buisleiding. Hiermee is enkel het transport van gevaarlijke stoffen van belang. Nabij het plangebied vindt enkel transport van gevaarlijke stoffen plaats via het spoor.

Er is een kwantitatieve risicoanalyse vanwege de ligging van het spoortracé (Royal Haskoning DHV, nr. I&BBF5564R001F05, 8 december 2017) uitgevoerd. In deze analyse wordt ingegaan op de hoogte van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van het nabijgelegen spoortracé, of voldaan wordt aan de normen die volgen uit wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid en of het groepsrisico volledig moet worden verantwoord of een beperkte verantwoording kan volstaan. In de kwantitatieve risicoanalyse zijn onder andere de aantallen transporten en de personendichtheden langs de spoorlijn (incl. die van het plangebied) beschreven. De kwantitatieve

risicoanalyse is als bijlage 6 bij het bestemmingsplan gevoegd.

De spoorlijn maakt onderdeel uit van het basisnet spoor. Voor deze transportroutes geldt dat de plaatsgebonden risicocontour 10<sup>-6</sup> per jaar in ieder geval kleiner is dan de veiligheidsafstand zoals opgenomen in de bijlage van de Regeling basisnet. Voor de spoorlijn ter hoogte van het plangebied geldt een veiligheidsafstand van 0 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico gemeten vanaf de buitenste spoorstaven in ieder geval kleiner is dan 10<sup>-6</sup> per jaar. Het plaatsgebonden risico legt hiermee geen beperkingen op aan de geplande ontwikkeling.

Het groepsrisico laat een toename zien wanneer de geplande ontwikkeling gerealiseerd wordt. Daarnaast verschuift in de toekomstige situatie de 'maatgevende kilometer' richting het noorden. Dit is de kilometer van het tracé waar het hoogste groepsrisico per kilometer wordt berekend. Het groepsrisico ligt zowel in de huidige situatie als na realisatie van de geplande ontwikkeling ruim onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Het groepsrisico neemt toe van 4,3% naar 13,1% ten opzichte van de oriëntatiewaarde. De toename is zodanig dat niet volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Er moet daarbij invulling worden gegeven aan de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

De bouwstenen voor een volledige verantwoording van het groepsrisico, zoals vermeld in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), zijn weergegeven in het rapport "Verantwoording groepsrisico – Bestemmingsplan Kruisvaartkade" (Royal Haskoning DHV; nr. I&BBF5564R003F0.1, 8 december 2017). In het rapport is tevens vermeld dat de initiatiefnemer de in het rapport genoemde maatregelen en voorzieningen zal opnemen in het stedenbouwkundig plan. Op basis daarvan wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd. De rapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

In verband met het project DSSU (Doorstroomstation Utrecht) zal de snelheid van goederentreinen, waaronder gevaarlijke stoffen, worden verhoogd van 40 km/uur naar 80 km/uur. Een aanvullende berekening, beschreven in de kwantitatieve risicoanalyse (zie hierboven), laat zien dat het groepsrisico daarmee toeneemt, maar nog steeds ruim onder de oriëntatiewaarde blijft. Ook inclusief de snelheidsverhoging wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd.

## **5.7 Luchtkwaliteit**

### **Wettelijk kader**

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met stof, door met name verkeer. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer is samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate van invloed op de luchtkwaliteit. In november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer met betrekking tot luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wetswijziging staat bekend als de "Wet luchtkwaliteit". Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op basis van deze wet, opgenomen in artikel 5.16 lid 1 Wet milieubeheer, dient het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, rekening te houden met de effecten op de luchtkwaliteit.

### **Plansituatie**

Het voorliggende bestemmingsplan staat maximaal 600 wooneenheden met een beperkte verkeersaantrekkende werking (maximaal 1.800 verkeersbewegingen per etmaal) toe. Dit aantal is lager dan de drempelwaarde van 1.500 woningen, waardoor het een project betreft dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Wanneer de gronden worden gebruikt voor de realisatie van meer dan 431 woningen moet aangetoond worden dat de verkeersaantrekkende werking maximaal 1800 verkeersbewegingen per etmaal is. Met de realisatie van 431 woningen zal nimmer de grens van 1800 verkeersbewegingen per etmaal worden overschreden. De realisatie van nog eens 169 wooneenheden en bijzondere functies kan met een binnenplanse vrijstelling gerealiseerd worden indien aangetoond wordt dat de verkeersaantrekkende werking van het totaal (dus inclusief de 431 woningen) niet groter is dan 1800 verkeersbewegingen per etmaal.

Uit het onderzoek luchtkwaliteit (LBP I Sight, nr. R026090ad.17DEF6M.djs, 12 oktober 2017, zie bijlage 13) blijkt dat de modelmatig berekende feitelijke planbijdrage maximaal 0,71 g/m<sup>3</sup> en 0,11 g/m<sup>3</sup> voor respectievelijk stikstofdioxide en fijn stof (PM10) bedraagt. Daarmee is eveneens sprake van NIBM.

Om te beoordelen of er ten aanzien van luchtkwaliteit sprake is van een goed woon- en leefklimaat is de planbijdrage in combinatie met de achtergrondconcentraties getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Deze waarden bedragen voor fijnstof (PM10 en PM2,5) en NO<sub>2</sub> respectievelijk maximaal 19,2 µg/m<sup>3</sup>, 13,3 µg/m<sup>3</sup> en 25,3 µg/m<sup>3</sup>. De berekende maximale blootstellingsniveaus bedragen slechts circa 50% van de geldende grenswaarden.

## Conclusie

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek geldt dat er wat betreft stikstofdioxide en (zeer) fijn stof op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a en c van de Wet Milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wet Milieubeheer geen knelpunt bestaat voor de bestemmingsplanwijziging. Het plan draagt niet in betekende mate bij aan de concentratie van deze stoffen in de buitenlucht en voor de maatgevende stoffen worden de daarvoor geldende grenswaarden niet overschreden.

## 5.8 Niet gesprongen explosieven

Voor de locatie is een Projectgebonden Risicoanalyse Conventionele Explosieven (Saricon bv, nr. 15S126-PRA-03, 27 augustus 2015, zie bijlage 14 ) uitgevoerd. De locatie is op basis van oudere gegevens verdacht op de aanwezigheid van explosieven. Een deel van het terrein is aangeduid als explosievenverdacht. De verdachte gebieden omvatten totaal 19.740 m<sup>2</sup>. Er is onderscheid in gebieden die alleen zijn verdacht op raketten en gebieden die verdacht zijn op raketten en op afwerpmunitie (bommen):

- toekomstig uitbreiding Hefbrugpark: verdacht voor raketten (+1,22 tot -1,78 m NAP);
- deel ten zuiden van EKP gebouw (hoog gelegen deel): raketten (+4,50 tot +1,50 m NAP) en afwerpmunitie (+4,50 tot +0,50 m NAP);
- uiterst zuidelijk deel: raketten (+2,00 tot -1,00 m NAP) en afwerpmunitie (+2,00 tot -2,00 m NAP);
- de zuidelijke oeverzone: (+2,00 tot -1,00 m NAP);
- uiterst noordelijk deel: raketten (+4,50 tot +1,50 m NAP) en afwerpmunitie (+4,50 tot +0,50 m NAP).

Binnen de onverdachte gebieden binnen het plangebied kunnen alle werkzaamheden op een reguliere wijze plaatsvinden. Dit geldt ook voor het verwijderen van de restanten van het voormalige EKP-gebouw (betonvloer). Indien proefsleuven en boringen moeten worden gegraven tot in verdacht gebied is het advies deze onder het zogenoemde Werkveldspecifieke certificatieschema voor het Systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE), plaats te laten vinden. Voor het uitvoeren van overige grondroerende werkzaamheden binnen de verdachte gebieden (in horizontale en verticale zin) zal vooraf een opsporing naar Conventionele Explosieven (CE) uitgevoerd moeten worden.

## 5.9 Bodem

Aan de basis van het gemeentelijk bodembeleid ligt bescherming van de kwaliteit van de bodem en het grondwater én het voorkomen van risico's voor de gezondheid van mens en dier. Het bodembeleid sluit hiervoor aan op onderstaande algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- **Bodembescherming**  
Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels ná 1987 is ontstaan, is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan moeten worden gemaakt.
- **Bodemsanering**  
Gevalen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er sprake is van humane of milieuhygiënische risico's, of risico's voor verspreiding van de verontreiniging via het grondwater. De sanering wordt functiegericht en kosteneffectief uitgevoerd. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- **Bodembeheer**  
Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is om de locatie geschikt te maken. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

### *Bodemsanering*

In het plangebied zijn in het verleden, in opdracht van de NS, vier deelgevallen van bodemverontreiniging gesaneerd. Een vijfde deelgeval is niet gesaneerd. De saneringen zijn afgerond en beschreven in het evaluatierapport van 4 juli 2007.

Plaatselijk zijn een olie-restverontreiniging in het grondwater en een PAK-restverontreiniging in de grond aanwezig. Bij herinrichting moet hiermee rekening gehouden worden en indien nodig verder worden gesaneerd.

Er is een asbest- en bodemonderzoek (BK ingenieurs, nr. 151722, 16 oktober 2015) uitgevoerd. De aanwezige geluidwal (grondwal) op de locatie is gekeurd conform het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). De belangrijkste resultaten van de onderzoeken zijn:

- In de ondergrond is tijdens het bodemonderzoek op een diepte rond de 1,5 m -mv ter plaatse van het hoger gelegen deel langs het spoor sterke bodemverontreiniging met PAK aanwezig. De bodem bestaat hier uit ballast, kolengruis en puin en dit is het oude maaiveld van het spooreplacement. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging, maar er zijn geen risico's. Afhankelijk van de herinrichting moet rekening gehouden met saneringsmaatregelen. Te denken valt hierbij aan graafwerkzaamheden, gevoelig gebruik zoals tuinen of maaiveldverlaging.
- Ter plaatse van het bestaande parkje nabij de monumentale hefbrug is één spot asbest in de bodem vanaf 0,5 m -mv aangetroffen waarbij het asbest zich tussen het wortelgestel bevindt en niet verwijderd kan worden zonder de bomen te kappen. Er is hier sprake van een geval van bodemverontreiniging. Ook is op twee andere plekken asbest aangetroffen. Op basis van de herinrichting (graafwerkzaamheden, tuinen e.d.) moet er nader onderzoek en/of sanering van deze asbesthoudende grond plaatsvinden.
- Op het zuidelijk deel van de locatie is een grondwal (geluidswal) aanwezig. De locatie is aangelegd met grond afkomstig uit in een in 2007 uitgevoerde sanering op het terrein. Op basis van de partijkeuringen is de kwaliteit van de grondwal 'industrie'. De gehele partij kan in principe niet elders worden toegepast in het plangebied.
- Op het overige terrein zijn ten hoogste lichte verontreinigingen aangetoond.

Het grondwater is in het onderzoek van 2015 niet meegenomen, hier is aanvullend onderzoek voor nodig. Het terrein ligt in de dynamische zone van het gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Er zijn in het centrum en omgeving omvangrijke diepe grondwaterverontreinigingen aanwezig met vluchtige organische gechloreerde koolwaterstoffen (VOC). Ter plaatse van het plangebied is onder andere een diepe grondwaterverontreiniging aanwezig afkomstig van de locatie Westerkade 36. Ten zuiden van het plangebied is een restverontreiniging met olie en aromaten aanwezig van het voormalige tankstation. Bij een eventuele grondwateronttrekking voor bouw- of bodemenergie kan aansluiting worden gezocht bij het gebiedsplan. Hiervoor is een melding activiteit ondergrond nodig, of er moeten apart saneringsmaatregelen getroffen worden.

In de Nota Bodembeheer 2012-2022 (en de geactualiseerde Nota Bodembeheer 2017-2027 d.d. 22 september 2017) is het plangebied uitgesloten voor het vaststellen van de ontgravingskwaliteit, omdat het deel uitmaakt van de verdachte locatie zijnde het spooregemplacement. De toepassingseis is afhankelijk van de functie die het gebied krijgt, en dat is woonkwaliteit.

#### *Ondergrond*

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. De aanwezigheid van het spoor kan beperkingen opleveren voor ondergronds ruimtegebruik.

Indien er gebruik gemaakt wordt van duurzame bodemenergie, mogen WKO systemen alleen worden aangelegd in het eerste watervoerend pakket, zodat er geen verdere verspreiding kan optreden van de diepere grondwaterverontreinigingen naar het tweede watervoerend pakket. Er zijn meerdere open bodemenergiesystemen aanwezig in de omgeving, en hiermee mag geen interferentie optreden.

Op basis van de bodemopbouw is het gebied minder gevoelig voor zettingen.

#### **Conclusie**

Om de bodem geschikt te maken voor het toekomstig gebruik zijn aanvullend onderzoek en saneringsmaatregelen noodzakelijk. Onder deze voorwaarden is het plan uitvoerbaar voor het aspect bodem.

## 5.10 Trillingen

### Kader

Aangezien de te realiseren gebouwen op korte afstand van het spoor zijn gelegen, bestaat de kans dat passerende treinen zorgen voor trillingen in de nieuwe gebouwen. Er is daarom in het kader van de ontwikkeling onderzoek verricht naar de trillingssterkte in de nieuwbouw ten gevolge van het treinverkeer. Onderstaand wordt allereerst kort ingegaan op het beleid inzake trillingen. Vervolgens worden de resultaten uit de onderzoeksrapportage kort beschreven.

Voor trillingen zijn geen wettelijke grenswaarden van toepassing. Wel moet er in het kader van invulling van goede ruimtelijke ordening in de zin van de Wet ruimtelijke ordening inzicht zijn in de invloed van trillingen op eventuele hinder in de te projecteren woningen. Aan de hand van de beoordelingsmethodiek zoals beschreven in de door de Stichting Bouw Research opgestelde richtlijn deel B zijn de trillingen inzichtelijk gemaakt en is beoordeeld in hoeverre sprake is van een verhoogde kans op hinder door verkeer op het nabijgelegen spoor.

Voor trillingen bestaan geen wettelijke normen. Wel is door de Stichting Bouwresearch een richtlijn opgesteld die een handvat biedt voor de vaststelling en beoordeling van trillingen. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de in 2006 door de Stichting Bouwresearch (SBR) gepubliceerde richtlijn deel B ('Hinder voor personen in gebouwen (door trillingen)'). Dit deel gaat over het meten en beoordelen van trillingen met het oog op mogelijke Hinder voor Personen. Hieronder wordt in deze richtlijn verstaan:

- waarneming van trillingen waardoor verstoring kan optreden van activiteiten of processen die rust en/of concentratie behoeven;
- waarneming van trillingen met een zodanige sterkte dat bepaalde activiteiten fysiek worden belemmerd of verstoord.

In de richtlijn zijn streefwaarden gedefinieerd voor het  $V_{max}$  (de hoogst optredende trillingssterkte) en het  $V_{per}$  (tijdsgemiddelde trillingsniveau). De streefwaarden hangen af van de functie van het betreffende gebouw, de aard van de trillingen en van het feit of sprake is van een 'bestaande', 'gewijzigde' of 'nieuwe situatie'. De door verkeerspassages veroorzaakte trillingen vallen onder de noemer van 'herhaald' voorkomende trillingen gedurende lange tijd (weg- en railverkeer) zoals beschreven in paragraaf 10.5.3 van de SBR richtlijn.

De richtlijn maakt onderscheid in de functie van het gebouw en de aard van de trillingsbron en onderscheid in bestaande, gewijzigde en nieuwe situaties. In de Richtlijn vindt de beoordeling plaats door middel van A1, A2 en A3:

- A1 is de onderste streefwaarde voor de trillingssterkte  $V_{max}$ ;
- A2 is de bovenste streefwaarde voor de trillingssterkte  $V_{max}$ ;
- A3 is de streefwaarde voor de trillingssterkte  $V_{per}$ .

Voor de hoogte van de streefwaarden geldt in algemene zin dat  $A3 < A1 < A2$ . Er wordt voldaan aan de streefwaarden indien:

- de waarde van de maximale trillingssterkte in een ruimte ( $V_{max}$ ) kleiner is dan A1, of;
- de waarde van de maximale trillingssterkte van een ruimte ( $V_{max}$ ) kleiner is dan A2 waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode voor de ruimte ( $V_{per}$ ) kleiner is dan A3.

In de richtlijn zijn de streefwaarden onder andere gebaseerd op de functie van het gebouw waar de trillingen beoordeeld moeten worden en de aard van de trillingsbron. In casu betreft het woningen. Voor woningen gelden de richtlijnen zoals opgenomen in de onderstaande tabel.

| Soort inrichting         | Dag-avond |      |      | Nacht |      |      |
|--------------------------|-----------|------|------|-------|------|------|
|                          | A1        | A2   | A3   | A1    | A2   | A3   |
| Wonen nieuwe situatie    | 0,10      | 0,40 | 0,05 | 0,10  | 0,20 | 0,05 |
| Wonen bestaande situatie | 0,20      | 0,80 | 0,10 | 0,20  | 0,40 | 0,10 |

Op 23 februari 2015 is het RIVM-rapport 2014-0096: 'Wonen langs het spoor – gezondheidseffecten trillingen van treinen', verschenen. In dit rapport wordt geconcludeerd dat in bestaande situaties sprake is van (ernstige) hinder en slaapverstoring bij een significant aandeel van de bevolking die woonachtig is binnen 300 m van het spoor. In het algemeen kunnen in bestaande situaties de streefwaarden worden overschreden met name vanwege goederentreinen in de nachtperiode. In

het RIVM-rapport worden geen concrete streef- of grenswaarden voorgesteld. Om hinder en slaapverstoring te voorkomen is het gewenst om Vmax niet hoger dan 0,1 uit te laten komen. Bij een Vmax die niet hoger is dan 0,1 worden trillingen in het algemeen namelijk niet als voelbaar ervaren.

#### *SBR richtlijn*

Zoals eerder opgemerkt, bestaat er geen wetgeving voor het voorkomen van hinder door trillingen. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling. Het is vervolgens aan het bevoegd gezag om te beslissen en te verantwoorden hoe de richtlijn wordt toegepast. Dat 'afgeweken' mag worden van de richtlijn blijkt uit uitspraken van Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (201402870/1/R6).

#### *Besluit kwaliteit leefomgeving*

In aanloop tot de nieuwe Omgevingswet is het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgesteld. Dit besluit bevat normen en richtlijnen voor de emissie en immissie van o.a. geluid, stof, fijnstof maar ook trillingen. In het huidige Bkl zijn voor trillingen alleen normen opgenomen voor trillingen als gevolg industriële activiteiten. De verwachting is dat ook voor spoortrillingen in het Bkl normen opgenomen zullen gaan worden.

Het Bkl bevat dus standaard immissiewaarden die als een algemeen aanvaardbaar kwaliteitsniveau worden geaccepteerd. Daarbij is tevens aangegeven dat, indien een bepaalde ontwikkeling toch vanwege een maatschappelijke, economische of andere redenen wenselijk wordt geacht, de gemeente kan afwegen dat in een bepaald gebied een hogere belasting is toegestaan. De mogelijkheden om een hogere belasting in het bestemmingsplan toe te staan en aanvaardbaar te achten worden in het Bkl overigens wel nader begrensd. Afwijken mag tot maximaal 1,8 maal de standaardwaarden. Als standaardwaarden wordt in bijlage XV gehanteerd:

| Dag en avond |     |     | Nacht |     |     |
|--------------|-----|-----|-------|-----|-----|
| A1           | A2  | A3  | A1    | A2  | A3  |
| 0,20         | 0,8 | 0,1 | 0,2   | 0,4 | 0,1 |

Uitgaande van de bovenstaande waarden en de ruimte die er naar verwachting komt binnen het Bkl voor ook spoortrillingen, kan 'afgeweken' worden van de waarden voor nieuwbouw zoals opgenomen in het SBR.

#### **Plansituatie**

In opdracht van de ontwikkelaar zijn door LBP verkennende metingen (LBP | Sight, nr. V026090ag.17CFD43.rvw, 31 augustus 2017) uitgevoerd. Daarmee wordt globaal inzicht gegeven in de verwachte trillingsniveaus op de vloer van de beoogde woningen vanwege het nabijgelegen spoor Utrecht – Culemborg, waarbij met name wissels en goederenvervoer voor trillingen zorgen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat, in vergelijking met de Brabantlijn, sprake is van een relatief beperkte hoeveelheid goederenvervoer.

Uit de eerste analyse van de meetresultaten blijkt dat de streefwaarde voor nieuwe woningen van de SBR-richtlijn B wordt overschreden. Ook is de frequentie van de trillingen inzichtelijk gemaakt. Gebleken is dat er zowel hoogfrequente als laagfrequente trillingen voorkomen. Hoogfrequente trillingen kunnen verminderd worden door het 'afveren' van gebouwen, laterale isolatie tegen de fundatie van de gebouwen, een scherm in de bodem, aangepaste spooropleggingen en aangepaste logistieke of snelheid beperkende maatregelen. Een combinatie van verschillende maatregelen zal wellicht een deel van de (hoogfrequente) trillingen dempen, maar verwacht mag worden dat de genoemde streefwaarde niet haalbaar is.

Laagfrequente trillingen zijn lastiger te voorkomen. Alleen het toevoegen van veel massa kan hier een effect op hebben. Gezien de gemeten frequenties en waarden is door LBP ingeschat dat het behalen van de streefwaarden voor nieuwbouw niet mogelijk is.

#### **Conclusie**

Het vermijden van overschrijding van de streefwaarden voor nieuwe situaties uit de SBR is in deze situatie niet realistisch. Om de ontwikkeling doorgang te laten vinden wordt geadviseerd om hier de streefwaarden voor bestaande situaties als minimum-eis te hanteren. LBP adviseert om bijvoorbeeld te kijken naar het aantal keren dat een streefwaarde wordt overschreden. Als dat beperkt is zou dat een argument zijn om een overschrijding van de streefwaarde voor nieuwe woningen te accepteren.

In het voorliggende bestemmingsplan is ten aanzien van het aspect trillingen een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Daarin is geregeld dat een dynamische berekening van de trillingshinder dient te worden uitgevoerd, om aan te tonen dat voldaan wordt aan de streefwaarden, zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch. Idealiter wordt voldaan aan de



streefwaarden voor Wonen nieuwe situatie, maar de mogelijkheid wordt geboden om in te stemmen met een situatie waarin met extra inspanningen de trillingsniveaus zo laag mogelijk worden maar waarbij tenminste voldaan kan worden aan de streefwaarden voor Wonen bestaande situatie. Op basis van de voorwaardelijke verplichting kunnen maatregelen worden opgelegd.

## 5.11 Natuurbescherming

### **Wettelijk kader**

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van (wijzigingen in) een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast moet worden gekeken naar de regels in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht en de Provinciale Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017.

#### *Beschermde dier- en plantensoorten*

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

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

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

#### *Beschermde gebieden*

##### *Natura 2000-gebieden*

Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt door middel van een zogenaamde 'voortoets' bekeken of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Een passende beoordeling moet worden gemaakt als de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan significante gevolgen heeft voor een of meerdere Natura 2000-gebieden (al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten).

Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

Als er een passende beoordeling nodig is, geldt er ook een plan-merplicht (art. 7.2a Wm).

Als het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project waarvoor al eerder een passende beoordeling is gemaakt, hoeft er niet opnieuw een passende beoordeling te worden gemaakt (voor zover deze redelijkerwijs geen nieuwe gegevens of inzichten kan opleveren over de significante gevolgen ervan).

##### *Nationaal Natuur Netwerk (v.m. EHS) en Groene Contour*

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (artikelen 4.11 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Daarnaast moet er worden voldaan aan de Verordening Natuur en Landschap Provincie Utrecht 2017 (m.n. landschapselementen, art. 5.1.4 VNL).

### **Plansituatie**

Sinds 1 januari 2017 is de Flora- en faunawet vervangen door de Wet natuurbescherming. De initiatiefnemer dient alvorens te beginnen met sloop, bouw of verbouw door onderzoek vast te stellen of er op of nabij het plangebied beschermde dieren en planten aanwezig zijn waarvan het leefgebied door het plan wordt aangetast. Als dat het geval is, dan moet ontheffing van de wet worden verkregen. Compenserende maatregelen binnen het plangebied kunnen een gunstig effect hebben op het verlenen van ontheffing.

In het verleden is een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is recent op basis van de bevindingen uit het veldonderzoek van 2016 aangevuld op de nieuwe wetgeving van de Wet natuurbescherming (BK Bouw- en Milieuvadvis, nr. 162386, 25 januari 2017).

#### *Gebiedsbescherming*

Er is getoetst in hoeverre het voorgenomen beschermde gebieden beïnvloedt of daar negatieve effecten op heeft. De conclusies voor de gebiedsbescherming voor het plangebied zijn:

- het voorgenomen initiatief heeft geen invloed op Natura2000-gebieden of NNN-gebieden;
- het kader van de Wet natuurbescherming is niet benodigd; ten behoeve van het voorgenomen initiatief gelden geen beperkingen vanuit het Nationaal Landschap;

- het voorgenomen initiatief stuit niet op bezwaren in verband met de NNN.

#### *Soortenbescherming*

De Wet natuurbescherming deelt soorten in drie beschermingsregimes in:

1. beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn;
2. beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn;
3. beschermingsregime andere soorten.

De belangrijkste conclusie van het onderzoek met betrekking tot soortenbescherming zijn:

- Vogels (Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn): voor het verstoren van broedende vogels en hun nesten wordt in de regel geen ontheffing verleend, omdat er een alternatief voorhanden is waardoor deze vorm van verstoring wordt vermeden. Dit betreft namelijk het starten van versturende werkzaamheden buiten de broedperiode. De broedperiode van de meeste soorten ligt tussen 15 maart en 15 juli. Moerasvogels en andere watervogels broeden meestal tussen 1 april en 15 augustus. Soorten als kievit en scholster kunnen een vroegere start van het broedgedrag vertonen (vanaf 1 maart). (Oever)zwaluwen kunnen tot in september broeden. Indien werkzaamheden in het broedseizoen zijn gepland, die verstorend kunnen zijn voor de broedvogels, zijn aanvullende voorzorgsmaatregelen nodig.
- Vleermuizen (Beschermingsregime Habitatrichtlijn): op basis van visuele inspectie is op te maken dat geen vleermuizen of sporen van vleermuizen aanwezig zijn (geweest) in de bebouwing en de bomen van het plangebied. Er zijn wel verblijfplaatsen in de directe omgeving van het plangebied aanwezig. Deze hebben echter geen effect op het plangebied. De aanwezige foerageerzones zijn van beperkt belang en er zijn voldoende alternatieven in de omgeving. Door de groenzone te projecteren nabij de Kruisvaart en tijdens de bouwwerkzaamheden eventuele verlichting van de waterzone af te richten, worden nadelige effecten ten aanzien van foeragerende vleermuizen beperkt tot een minimum. Het aanvragen van een ontheffing is in dat geval dan ook niet noodzakelijk.
- Vissen (Beschermingsregime andere soorten): de bittervoorn en kleine modderkruiper zijn aangetroffen in de watergangen binnen het plangebied, maar deze zijn in het kader van de Wet natuurbescherming niet beschermd. Een ontheffing of nader onderzoek is niet nodig; de zorgplicht blijft van toepassing.
- Het zomerklokje is waargenomen aan de oever van de Kruisvaart ter hoogte van de Jeremias Deckerstraat. Onder de Wet natuurbescherming is deze soort niet meer beschermd. Dit betreft echter wel een bijzondere plant en er is nog steeds sprake van een zorgplicht. Bij de planuitwerking dient aandacht te zijn voor behoud of compensatie.

Samenvattend kan gesteld worden dat er geen belemmeringen bestaan vanuit het aspect ecologie.

Hierbij is de unaniem aangenomen motie (nr. 2017/159) bij de vaststelling van het SPvE op 21 september 2017 van belang. Daarin is het college opgeroepen zich in te zetten voor het behoud van zoveel mogelijk natuur in het gebied, met speciale aandacht voor de volgende vier punten:

- Natuur die zich nu bevindt op de plaats waar groen getekend is, zo veel mogelijk kan blijven en wordt beschermd tijdens de herontwikkeling;
- Natuur zo lang mogelijk kan blijven en pas verwijderd wordt als de juiste bouwfase zich aandient;
- Er geen natuur verwijderd wordt voor bouwmaterialen en -containers;
- Dieren in het gebied zo goed mogelijk te faciliteren om te kunnen mitigeren naar andere gebieden.

Ten aanzien van het tweede aandachtspunt dat natuur pas wordt verwijderd als de juiste bouwfase zich aandient, wordt opgemerkt dat ook de eventueel benodigde voorbereidingen (zoals een sanering of het bouwrijp maken) tot de betreffende bouwfase behoren.

## **5.12 Bomen**

Met name in het Hefbrugpark en op het zuidelijk deel van het terrein staan bomen. Waardevolle bomen bij de hefbrug kunnen worden ingepast in het park. Samen met het Ringpark Dichterswijk waar het onderdeel van uitmaakt vormt dit de bovenplanse groenstructuur van het plangebied. Hier wordt beplanting waar mogelijk en wenselijk behouden en versterkt. Voor het plangebied is een bomeninventarisatie uitgevoerd. Uitgangspunt is zoveel mogelijk bomen te behouden.

Het plan krijgt nadrukkelijk een groen karakter, echter dit zal meer met urbaan groen en kleinere groenvolumes kunnen worden ingepast. Hierbij is urban farming/stadslandbouw of andere vormen van collectief groen(beheer) zeer wenselijk. Mogelijk zal dit terug komen in de plint, in ieder geval zal het groen ook in de gevels en daken terugkomen. Ook de binnenterreinen en de overgang van de

straat naar de busbaan krijgen een groene karakteristiek.

Uit de bomeninventarisatie (BK ingenieurs, nr. 151722, 2 september 2015) die nader beschouwd is door de gemeente Utrecht (d.d. 17 augustus 2015) blijkt dat in de omgeving van het plangebied 174 bomen aanwezig zijn. De bomen aan de Asselijnstraat (14 stuks) bevinden zich buiten het plangebied. Daarmee bedraagt het aantal bomen in het plangebied 160. Geen van deze bomen betreft een monumentaal exemplaar. Het aantal bomen in het plangebied dat behouden blijft bedraagt 49, waarmee er 111 bomen worden gekapt (RROG, nr. 14038, 25 augustus 2017). Deze bomen staan op de gronden waarop gebouwd gaat worden en kunnen daarom niet behouden blijven. De te behouden bomen bevinden zich allen in het deel van het Hefbrugpark dat onderdeel uitmaakt van het plangebied Kruisvaartkwartier en in de aansluiting op de Da Costakade.

Ook hiervoor geldt dat, op basis van motie 2017/159 bij de vaststelling van het SPvE op 21 september 2017, bomen pas verwijderd worden als de betreffende bouwfase (inclusief de voorbereidende werkzaamheden, zoals een sanering) zich aandient.

## 5.13 Water

### Watertoets

Door ruimtelijke ontwikkelingen kan het functioneren van het watersysteem onder druk komen te staan. Het doel van de Watertoets is het waarborgen van water gerelateerd beleid en water gerelateerde beheeraspecten door ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig en evenwichtig te toetsen aan de relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten.

Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van plannen vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en in het wateradvies van de waterbeheerders opgenomen.

Ruimtelijke plannen moeten op grond van de wet voorzien zijn van een Waterparagraaf, een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Door afstemming met de waterbeheerder(s) wordt voorkomen dat door een ruimtelijke ontwikkeling de kansen voor de waterhuishouding niet worden benut en de bedreigingen niet worden herkend. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem tijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

De waterparagraaf is opgesteld ter verantwoording en afsluiting van de watertoets voor het voorliggende bestemmingsplan.

### Beleidskader

Het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) is gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden de waterkwaliteitsstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitsstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is in de volgende beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, provinciale verordening, etc.;
- Gemeentelijk beleid: Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019 en de Havenatlas;
- Waterschapsbeleid: Waterwet, Waterbeheerplan "Waterkoers 2016-2021", Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur.

De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast.

In aanvulling op het beleid in het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019 zijn de ontwerpeisen opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014).

Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Het HDSR heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. De belangrijkste verordening van het waterschap is de Keur.

### Watervergunningen en meldingen

Naast de regels voor de verschillende bestemmingen in dit bestemmingsplan waarin water, waterbeheer en waterberging zijn toegestaan, blijft de Keur van de waterbeheerder van toepassing

bij de inrichting of wijziging van openbaar gebied en bij nieuwe bouwontwikkelingen waardoor een verandering in de waterhuishouding kan ontstaan. De waterbeheerder zal dan ook bij de verdere inrichting van het openbaar gebied worden betrokken.

#### *Watervergunning – onttrekking en lozing*

Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunningsplichtig en onder voorwaarden toegestaan, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op het oppervlaktewater.

Nader onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater is noodzakelijk om na te gaan of er een lozingsvergunning nodig is om overtollig water te onttrekken en af te voeren.

Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen waarbij middels bronbemaling globaal meer dan 100 m<sup>3</sup> per uur, langer dan 6 maanden en dieper dan 9 m grondwater wordt onttrokken, dient een vergunning op grond van de Keur te worden aangevraagd bij het HDSR. Als de grondwateronttrekking bij deze criteria onder de grenswaarden blijft, kan worden volstaan met een melding.

#### *Watervergunning – Keur en Waterwet*

Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs water is een Watervergunning van het HDSR noodzakelijk. Alle wateraspecten worden in de watervergunning geregeld.

Rechtstreekse afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater is vergunning- of meldingsplichtig op grond van de Waterwet.

In het kader van het rioleringsplan dient als de plannen concreter worden, te worden aangegeven of al het regenwater in het plangebied geborgen kan worden of dat een overloop voorziening richting oppervlaktewater zal worden aangebracht waarvoor er voor dit project mogelijk een watervergunning op grond van de Waterwet aangevraagd dient te worden.

#### *Oppervlaktewater*

Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Kruisvaart. De Kruisvaart wordt grotendeels opgenomen in het plangebied. Dit oppervlaktewater is thans voor 2/3 eigendom van NS Vastgoed en voor 1/3 van de gemeente. Het beheer en onderhoud is in handen van HDSR. Het HDSR is ook verantwoordelijk voor het functionele kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van deze watergang.

#### *Peilgebied*

Het plangebied ligt binnen het peilgebied "Stadspeil Utrecht". Dit peilgebied heeft een flexibel peil van gemiddeld rond de +0,58 m NAP.

#### *1e watervoerend pakket*

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1<sup>e</sup> WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet. Sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch opgeslagen door dataloggers die tweemaal per dag het grondwaterpeil registreren.

De gemiddelde, langjarige stijghoogte van het 1<sup>e</sup> WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (09-10- 2012). Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde stijghoogten en seizoensvariatie verondersteld: droge periode (GLG) = NAP +0,20 m, natte periode (GHG) = NAP +0,55 m en gemiddeld (GGG) = NAP 0,35 m. De grondwaterstroming is noordwestelijk gericht.

#### *Freatisch pakket*

De momentane, freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren. Bodemonderzoek dient uit te wijzen wat de lokale bodemgesteldheid is en wat de consequenties hiervoor zijn voor de freatische grondwaterstand.

#### *Drooglegging en ontwateringsdiepte*

Een droge ondergrond is een belangrijke randvoorwaarde voor het faciliteren van een bestemming van een gebied. Voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte in een plangebied is van groot belang om overstroming (inundatie) en grondwateroverlast te voorkomen, juist bij de toepassing van een kelder.

De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen. De gemiddelde ontwateringsdiepte in het plangebied is +2,80 m (maaiveld) – +0,55 m (GHG) = +2,25 m. Deze voldoet ruim aan de gestelde norm. Het advies van de gemeente is om het maaiveld op te hogen om een ontwateringsdiepte groter dan 1,0 m te realiseren.

Aan de noordzijde van het plangebied ter hoogte van de Jan van Foreeststraat ligt een gescheiden stelsel. Binnen het plangebied zal een gescheiden stelsel worden aangelegd, waarbij het vuilwater aangesloten kan worden op de dwa-riolering in de Jan van Foreeststraat. Het vuilwater wordt afgevoerd naar gemaal Lange Hagelstraat, waarvandaan het verder wordt verpompt naar de AWZI in Overvecht.

Alle nieuwe vuilwaterlozers dienen een aparte huisaansluiting te krijgen. Sinds 1 oktober 2012 wordt het aspect rioolaansluiting geregeld in de Omgevingsvergunning Bouw. Het aansluiten van het riool valt als activiteit onder het Bouwbesluit 2012 (waarin alle technische voorschriften voor riolering zijn overgeheveld vanuit de Bouwverordening en de Aansluitverordening) en daarmee onder de Wabo.

Het hemelwater afkomstig van de nieuwbouw, moet apart aangesloten worden op een nieuw te realiseren hemelwaterstelsel. De ambitie is om het hemelwater volledig op te vangen en de infiltreren in de bodem binnen het plangebied. Om aan deze ambitie te voldoen moet een bui van 45 mm per uur in het plangebied geborgen of geïnfiltreerd kunnen worden, zonder dat er wordt geloosd op het oppervlaktewater of een hemelwaterstelsel in de directe omgeving. Om wateroverlast bij zwaardere buien te kunnen voorkomen dient het infiltratiesysteem een noodafvoer te krijgen richting Kruisvaart of het hemelwaterstelsel in de Jan van Foreeststraat. Zie voor de verdere uitwerking de onderstaande paragraaf Wateropgave.

### Wateropgave

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

De voorgenomen ontwikkeling zal een negatief effect hebben op de waterhuishouding. Het plangebied is nu deels onverhard en zal in de toekomst meer verhard gaan worden.

Indien de nieuwe bebouwing is voorzien van platte daken, kan er overwogen worden om groene daken toe te passen, waardoor hemelwater eerst wordt opgevangen, waarna het wordt afgevoerd naar een infiltratievoorziening of oppervlaktewater. Groene daken worden voor 60% verhard gezien en 40% onverhard, tenzij aangetoond kan worden dat de daken 45 mm water kunnen bergen. Dan zijn de daken volledig onverhard.

De indicatieve wateropgave voor de Kruisvaartkwartier ziet er als volgt:

| Type verharding      | Oppervlak verharding (m <sup>2</sup> ) |
|----------------------|----------------------------------------|
| dakoppervlak         | 11.088                                 |
| binnentuin           | 5.784                                  |
| rijbaan              | 3.619                                  |
| parkeerplaatsen      | 392 (784 / 2)                          |
| trottoir             | 1.501                                  |
| voetpad (recreatief) | 2.317                                  |
| groen                | 7.996                                  |
| tuin                 | 1.732                                  |
| vlonder              | 159                                    |
| <b>Totaal</b>        | <b>34.588</b>                          |

In de berekening is uitgegaan van de verwerking van 45 mm regenval. In toenemende mate zullen er regenbuien voor komen die deze hoeveelheid overschrijden. In eerste instantie zal het water via overstorten in het oppervlaktewater terecht komen. Echter zullen er ook in de pieken van de bui hoeveelheden regenwater vallen die niet door het rioolsysteem kunnen worden afgevoerd. Hierdoor ontstaat overlast door water dat op de verharde oppervlakken (wegen, daktuinen etc.) blijft liggen. Uiteindelijk zal dit water weer afgevoerd worden richting het infiltratiesysteem en oppervlaktewater. Om deze overlast te beperken kunnen diverse maatregelen getroffen worden, zoals groene daken, groenbakken op de daktuinen, halfverharding in wegen en/of parkeerplaatsen, wadi's, etc. Bij de verdere uitwerking van de ontwerpen voor de Kruisvaartkade wordt onderzocht welke maatregelen meegenomen in de ontwerpen van gebouwen en openbare ruimte. Bij overlast van water op de daktuinen en op straat zal er rekening moeten worden gehouden dat het water niet de woningen in kan lopen. Er zal onderzocht moeten worden of er een opvangbuffer op de daktuinen en op straat gerealiseerd moet worden. De drempels van de woningen zullen bijvoorbeeld hoog genoeg moeten zijn om buffering mogelijk te maken. De hooggelegen weg in het projectgebied Kruisvaartkade loopt in het zuiden van het gebied omlaag. Het water wat op de hooggelegen weg valt zal hier naar beneden stromen. Er zal bijzondere aandacht besteed moeten worden aan de verwerking van dit omlaagstromende water.

### Waterkwaliteit

De noordoostelijke oever van de Kruisvaart valt binnen het plangebied. Omwille van de waterkwaliteit heeft het de voorkeur om deze oevers natuurvriendelijk in te richten. Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, dienen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) te worden toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp.

Het hemelwater van dakoppervlak en erfverharding zou direct kunnen worden afgevoerd naar een nieuw aan te leggen infiltratievoorzieningen (met overloop naar oppervlaktewater of hemelwaterstelsel) in het nieuwe groen.

Daarnaast kan er binnen het plangebied overwogen worden om halfverharding of waterpasserende verharding toe te passen, zodat hemelwater in de bodem kan infiltreren. Op deze manier wordt het hemelwater op een natuurlijke wijze gezuiverd.

In een notitie van BK Ingenieurs (Watercompensatie Kruisvaartkade d.d. 21-08-2017) is globaal gecontroleerd of het regenwater wat op het nieuwe verharde oppervlak valt ook in het plangebied geïnfilteerd kan worden. De berekening is gebaseerd op infiltratiekrachten. De globale berekeningen tonen aan dat dat mogelijk is. Bij de verdere uitwerking van het infiltratiesysteem zal dit nader worden onderzocht. Er is een combinatie met wadi's mogelijk, waarbij de eerste indruk van de grondslag is, dat deze gunstig is. Maar ook de doorlatendheid zal nader worden onderzocht.

Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is vorig jaar vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

Gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptatie een onderdeel van is. Groene daken en vertraagd afvoeren maken hier een onderdeel van uit.

In het voorliggende plan is rekening gehouden met wateroverlast (zie 'wateropgave'), hittestress en droogte.

Hittestress tijdens tropische dagen kan bij het project Kruisvaartkade verminderd worden door toepassen groene daken, groene gevels, groene woonomgeving, waterpartijen, fontein etc. Tijdens het ontwerp van de bebouwing wordt onderzocht in hoeverre er mogelijkheden zijn voor groene daken en gevels. Naast verminderen van hitte in de gebouwen geeft ook een juiste inrichting van de buitenruimte mogelijkheden om hittestress te verminderen. De aanwezigheid van het Ringpark met de bomen, het aanwezige water van de Kruisvaart en de groene inrichting van de daktuinen zijn hiervoor goede elementen om de temperatuur tijdens tropische omstandigheden met enkele graden te verlagen.

Bij het project Kruisvaartkade kan er tijdens extreme situaties droogte optreden. Oplossingen hebben betrekking op het beschikbaar zijn van water in droge perioden om uitdroging te voorkomen. Hierbij valt te denken aan het groen op de daken en de daktuinen. De systemen moeten er op ingericht worden dat oppompen van water mogelijk is. Dit water kan, na overleg met het waterschap, uit de Kruisvaart of uit speciaal hiervoor aan te leggen waterreservoirs die met regenwater gevuld zijn, opgepompt worden.



## 5.14 Archeologie

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.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Deze wet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

### Verordening en bestemmingsplan

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningstelsel opgenomen ter bescherming van het archeologische erfgoed, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In bestemmingsplannen wordt verwezen naar de verordening en een regel opgenomen (dubbelbestemming Waarde - Archeologie). In deze dubbelbestemming is opgenomen dat de voor Waarde- archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met deze specifieke gebruiksregel wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg. Door de verordening en de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

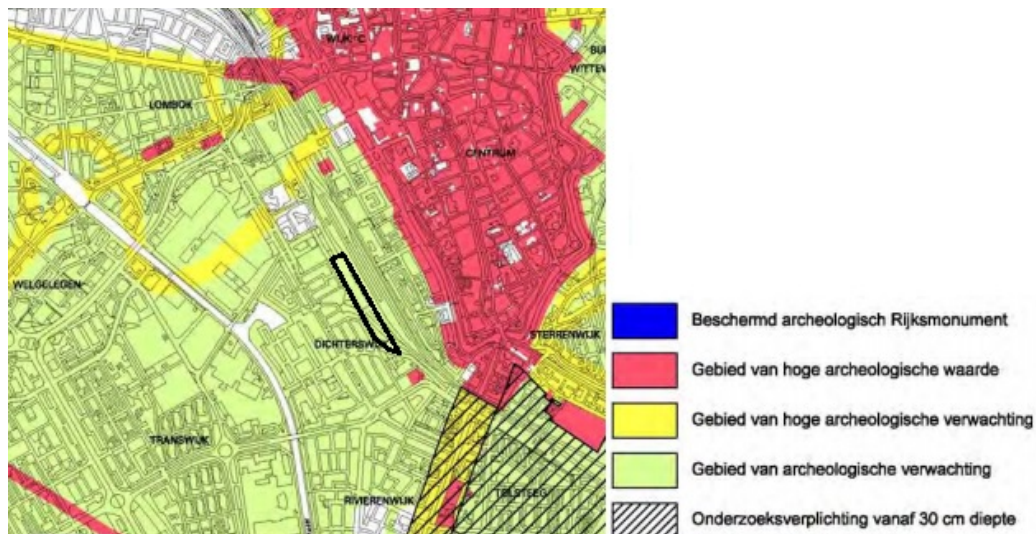
### Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist.

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m<sup>2</sup> en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m<sup>2</sup> en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan

archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.



Afbeelding 5.1: Uitsnede archeologische waardenkaart met in zwart een globale indicatie van het plangebied

Het plangebied bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied met archeologische verwachting. Voor gebieden met een archeologische verwachting geldt dat een archeologievergunning nodig is indien sprake is van bodemverstorende activiteiten met een oppervlakte > 1.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld.

#### Plansituatie en conclusie

Op de locatie is een archeologisch bureauonderzoek (IDDS, nr. 45800515, november 2015) en inventariserend booronderzoek (IDDS, nr. 47001015, november 2015) uitgevoerd. Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het plangebied gedeeltelijk ligt op kronkelwaardafzettingen die grotendeels onverstord zijn en deels op geulafzettingen die veelal sterk verstoord zijn. Werkzaamheden in het noordelijke deel van het plangebied kunnen weinig schade aanrichten omdat hier de bodem sterk verstoord is en dus een lage archeologische verwachting geldt.

In het zuidelijke deel geldt wel een hoge archeologische verwachting en kunnen werkzaamheden die dieper reiken dan de ophooglagen uit de 19e en 20e eeuw, zorgen voor verstoringen aan eventueel voorkomende archeologische waarden. Deze ophooglagen hebben een dikte die varieert van 0 tot 5,5 m, het archeologische niveau komt voor op een niveau van 1,45 tot 0,55 m NAP.

Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt geadviseerd om vervolgonderzoek uit te laten voeren in het zuidelijke deel van het plangebied. Dit is sterk afhankelijk van de (graaf)plannen. Voor noodzaak en vorm van het vervolgonderzoek zal afgestemd moeten worden met het bevoegd gezag; de gemeente Utrecht.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen dient hiervan, conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet melding te worden gedaan bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. archeologen van de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht, 030-2860023, 030-2860016, 030-2860011 of 030-2862765 en via [archeologie@utrecht.nl](mailto:archeologie@utrecht.nl).

## 5.15 Kabels en leidingen

### Kader

Planologische relevante leidingen zijn leidingen die bescherming in het bestemmingsplan behoeven. Dit zijn bijvoorbeeld rioolwaterpersleidingen met een grote diameter en waterleidingen met een regionale functie. Op deze leidingen zijn geen veiligheidsafstanden van toepassing, maar wordt wel rekening gehouden met een zakelijk rechtstrook van de leidingen. Door binnen deze strook een bouwverbod op te nemen, wordt beschadiging van de leiding voorkomen.

### Plansituatie en conclusie

Uit de inventarisatie van kabels en leiding (o.a. door het graven van proefsleuven) komen twee aandachtspunten naar voren:

1. Warmteleiding: waarvan hoofdleiding en zij-aftakking door middel van het graven van

- proefsleuven in kaart zijn gebracht.
- De zij-aftakking zal zeer waarschijnlijk worden verlegd. Afspraken met Eneco lopen nog.
- De hoofdleiding zal niet worden verplaatst. Vanuit hart leiding geldt een bouwvrije zone.
- 2. Middenspanningsleiding: De middenspanningsleiding loopt in de strook tussen de Kruisvaart en de toekomstige kelderbak.
- De kabel kan blijven liggen tijdens de sloop van de betonnen keldervloer.
- Er dient een nieuwe middenspanningsleiding te worden aangelegd. Een nieuw te realiseren Trafo-huisje zal door de architect moeten worden ontworpen. Tevens zal een geschikte inpassing in het park moeten worden gerealiseerd.

De betreffende leidingen zijn niet van een dusdanige omvang dat een planologische bescherming in het kader van een bestemmingsplan vereist is. Anderzijds is met het opstellen van de verbeelding rekening gehouden met de warmteleiding; het bouwvlak is ter plaatse van die leiding onderbroken. Verder wordt bij de verdere uitwerking in bouwplannen rekening gehouden met de betreffende leidingen.

## 5.16 Kwaliteit van de leefomgeving

In het kader van kwaliteit van de leefomgeving wordt door de gemeente in ruimtelijke plannen in belangrijke mate steeds meer aandacht gevraagd voor de aspecten zon en schaduw, spraakverstaanbaarheid en windhinder, omdat dit aspecten zijn die de kwaliteit van de openbare ruimte beïnvloeden. De leefomgevingskwaliteit van de openbare ruimte is zeker in woongebieden met appartementen een belangrijk aandachtspunt.

### *Zon en schaduw*

De kwaliteitsbeleving van woningen en de (semi-)openbare ruimte kan nadelig worden beïnvloed door schaduw en het ontbreken van zon. De ontwikkeling zal mogelijk gevolgen hebben voor bezonning van de bestaande woningen, tevens zullen de bebouwingsvolumes elkaar onderling beïnvloeden.

Uitgangspunt voor de nieuwbouw is dat schaduwwerking geen onevenredige aantasting van de woonomstandigheden voor bestaande woningen en percelen oplevert. Hoewel er voor het aantal uren bezonning voor bijvoorbeeld woningen, scholen en tuinen geen wettelijke normen zijn, zullen bij de afweging uiteraard de eventuele negatieve effecten van een hoogbouwplan op de bezonning moeten worden meegenomen.

Er is recent een bezonningsstudie (Groosman, nr. 20140342, 31 augustus 2017) uitgevoerd, waarover een memo (BK bouw- & milieuvak, nr. 151722, 15 januari 2018) is geschreven. In de bezonningsstudie is de bestaande planologische situatie (bebouwing tot maximaal 20 meter hoogte, groenvoorziening, verkeer- en railverkeer en water) qua bezonning vergeleken met de geprojecteerde bebouwing. Hierin is voor de maatgevende perioden in beeld gebracht wat de schaduwwerking is.

Uit de bezonningsstudie kan worden afgeleid dat de woningen aan de westzijde van het plangebied Kruisvaartkwartier in de vroege ochtend hinder zullen ondervinden van schaduwwerking door de geprojecteerde gebouwen. Aan de oostzijde leidt het plan eveneens tot afname van bezonning, echter in een beperkte periode, namelijk in de namiddag van de winterperiode.

De eventuele afname van de bezonningsuren geldt niet voor alle woningen en voor enkele woningen zo marginaal dat dit weinig hinder zal opleveren voor huidige bewoners. Het dient ook in relatie met het voormalige bebouwing gezien te worden. Het schaduwverschil is in de herfst en winterperiode maximaal 2 uur per dag in de ochtenduren voor de westzijde (tot maximaal 10.00 uur) en in de winterperiode gemiddeld 1 uur per dag in de middaguren voor de oostzijde (tot maximaal 18.00 uur). Gedurende alle andere maanden zijn geen nadelige effecten in het kader van bezonning te constateren.

### *Windhinder*

De kwaliteitsbeleving van de (semi-)openbare ruimte kan nadelig worden beïnvloed door wind(vlagen). In de Hoogbouwvisie is daarom een kwaliteitsstreven opgenomen. Hierbij is het sterk aanbevolen een windhinderonderzoek uitgevoerd te worden als er sprake is van hoogbouw (>30 m), of als de bebouwing meer dan 1,5 keer zo hoog is als de gemiddelde omliggende bebouwing. Beide situaties gelden voor het plan Kruisvaartkwartier, een windhinderonderzoek is dus nodig.

Uit de windstudie (Actiflow, nr. AFR-4509, 14 september 2017) blijkt dat de uitbreiding van de Kruisvaartkade in het algemeen wordt gekarakteriseerd door windklasse B en C. De zones met windklasse C bevinden zich voornamelijk in het zuidelijke deel. Dit komt overeen met een windcomfortniveau van matig tot slecht voor langdurig zitten en goed tot matig voor slenteren. Omdat verschillende nieuwe gebouwen private buitenruimtes hebben langs het water en andere zones langs de Kruisvaart zullen worden gebruikt als publieke recreatieve ruimtes, wordt

gesuggereerd om speciale maatregelen te nemen om een hoger niveau van windcomfort te garanderen.

De nieuwbouw is loodrecht gepositioneerd op de voornaamste windrichting (zuidwest) en is samengesteld uit verschillende bouwblokken van gemiddelde hoogte met water aan de westzijde en een vlak open terrein aan de andere zijde (de spoorzone). Geconcludeerd kan worden dat deze situatie ongunstig is voor het windcomfort voor voetgangers op verschillende locaties (bijvoorbeeld de twee uiteinden van het complex, in verschillende doorgangen tussen gebouwen, in zones langs de Kruisvaart). Door het inzetten van specifieke interventies (bijvoorbeeld het toevoegen van vegetatie, windschermen enzovoort) dient het windcomfort en risico tot windgevaar naar acceptabele niveaus gebracht te worden. Het bestemmingsplan maakt het oprichten van de benodigde voorzieningen, zoals windschermen, mogelijk. Tevens is het mogelijk om nadere eisen te stellen aan bouwwerken binnen de bestemming Groen en Wonen om ervoor te zorgen dat er een goed windklimaat is.

#### *Hittestress*

Door de grote stenige oppervlaktes is het in de steden op zomerse dagen enkele graden warmer dan er buiten. In het plangebied is dit nu al merkbaar, de ligging van het plangebied aan de spoorbaan maakt het extra gevoelig voor hittestress. Door de ontwikkeling zal dit effect af moeten nemen. Dit is met de toevoeging van bebouwing geen eenvoudige opgave. Maar door toevoeging van groen, ook in de bebouwing, is dit mogelijk. Er worden geen harde eisen gesteld aan de temperatuursverlaging.

### **5.17 Gezondheid**

Het plangebied heeft vanuit gezondheidsbescherming te maken met een hoge geluidsbelasting van het spoor en de naastgelegen busbaan. Ook in de nacht is er geluid van het spoor. Alle woningen moeten over een geluidsluwe zijde beschikken. Voor een fijn woon- en leefklimaat zijn geluidsnormen van toepassing, maar vanuit een gezondheidsoogpunt is gewenst dat de grenzen van de normen niet worden opgezocht. Aan de spoorzijde zullen de woningen aan het spoor geen geluidsniveau kunnen krijgen dat gewenst is vanuit gezondheid, daar staat tegenover dat de bebouwing een gunstig effect heeft op het geluidsniveau in de bestaande Dichterswijk en de groengebieden. Ten aanzien van trillingen zal niet voldaan kunnen worden aan de streefwaarden voor wonen nieuwe situaties, maar wel aan de streefwaarden voor wonen bestaande situaties. Daarbij treedt een verbetering op voor de bestaande woningen in de Dichterswijk.

Groen heeft een positief effect op de gezondheid van mensen. Bij voorkeur is in elke straat groen aanwezig, waarbij diversiteit van het groen belangrijk is. In het Kruisvaartkwartier komt groen terug langs het water, in het park, maar ook tussen de woonblokken. Daarnaast sluit het plangebied aan op het Ringpark, dat diverse kleine groengebieden in Dichterswijk met elkaar verbindt. Door het groen in het plangebied zal ook het Ringpark worden versterkt. Zowel voor de huidige als nieuwe bewoners ontstaat daardoor een aantrekkelijke groene route van voldoende omvang voor wandelen, sport en spelen.

De groene wandelroutes en deels ook openbare steigers direct langs de Kruisvaart, zorgen voor een bijzonder watermilieu. Hiermee kan een belangrijke bijdrage aan een gezonde woonomgeving met ruimte voor sport en spel geleverd worden. Daarnaast zal er ruimte zijn in het park waar kinderen kunnen spelen. Dit is niet alleen goed voor bewegen, maar het stimuleert ook ontmoeting en daarmee de sociale cohesie in de buurt. Door wandelen en fietsen gemakkelijk te maken en goed openbaar vervoer te faciliteren wordt het autogebruik verminderd. Hiervoor is het ook belangrijk dat fietsenstallingen goed worden gepositioneerd, waardoor bewoners snel en gemakkelijk de fiets kunnen pakken.

Het woningaanbod is divers. In woninggrootte maar ook in uitstraling. Dit zorgt voor een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardige woonomgeving. Hierdoor voelen mensen zich prettig. In de plint aan de spoorzijde worden naast woningen ook niet-woonfuncties gerealiseerd. Hierdoor wordt de plint levendig, wat past bij een binnenstedelijke centrumlocatie. Daarnaast zorgt dit ervoor dat het aantrekkelijk wordt gemaakt om langs de plint te lopen en stimuleert dit ontmoeting en sociale cohesie.

De ontwikkelaars hebben het initiatief genomen om in de vorm van expertmeetings kennis en ideeën op te halen om het thema van gezonde verstedelijking verder inhoud te kunnen geven voor het plan voor het Kruisvaartkwartier. De gemeente en de ontwikkelaars onderzoeken samen hoe de uitkomst hiervan concreet geïmplementeerd wordt.

## 5.18 Duurzaamheid

### Energie

In het beleidsplan 'Utrecht creëert Nieuwe Energie' en in de "Visie op de warmtevoorziening in Utrecht" (2017), heeft de gemeente de ambitie vastgelegd om in 2030 CO<sub>2</sub>-neutraal te zijn. Het Kruisvaartkwartier betreft een private ontwikkeling en wettelijk gezien mag de gemeente geen extra eisen opleggen (op de energieprestatie van gebouwen) bovenop het Bouwbesluit. De initiatiefnemer heeft echter ook duurzame ambities. Er komt geen gasaansluiting en de initiatiefnemer heeft de ambitie uitgesproken de woningen energieneutraal te willen bouwen (BENG). De gemeente vraagt voor een goede en tijdige implementatie van dit beleid dat de ontwikkelaar met de gemeente overlegt hoe dit gerealiseerd wordt.

Voor transparantie in duurzaamheidsmaatregelen wordt de ontwikkelaar gevraagd bij het stedenbouwkundig ontwerp en het ontwerp van de gebouwen het instrument GPR stedenbouw, BREEAM-NL of gelijkwaardig toe te passen en daarbij te streven naar een gemiddeld minimale score van GPR 8,0.

De ontwikkeling in het Kruisvaartkwartier is berekend met GPR Stedenbouw. Daarbij is uitgegaan van twee varianten. Er wordt vanuit gegaan dat de ontwikkeling binnen de bandbreedte van deze varianten wordt uitgevoerd.

| Variant | Energie | Ruimtelijke inrichting | Gezondheid | Gebruikswaarde | Toekomstwaarde | Gemiddelde |
|---------|---------|------------------------|------------|----------------|----------------|------------|
| 1       | 9,5     | 7,4                    | 7,1        | 9,1            | 7,9            | 8,2        |
| 2       | 9,7     | 7,7                    | 7,1        | 9,2            | 7,9            | 8,3        |

De gemiddelde GPR-score varieert tussen 8,2 en 8,3. Daarmee is het mogelijk de ambitie te behalen van gemiddeld GPR=8.

### Circulaire economie

Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor circulair bouwen. De ontwikkelaar wordt geadviseerd deel te nemen aan de regionale ontwikkelingen op dit thema georganiseerd door Economic Board Utrecht.





# Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

## 6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het voormalig EKP-terrein is particulier eigendom. De gemeente Utrecht voert zelf geen grondexploitatie binnen het plangebied. De ontwikkelaar draagt zorg voor het bouw- en woonrijp maken van het terrein. De gemeentelijke planontwikkelingskosten en de bovenwijkse plankosten verhaalt de gemeente door het sluiten van een anterieure exploitatieovereenkomst met de ontwikkelaar. De ontwikkelaar vrijwaart de gemeente van planschadeclaims. Deze vrijwaring wordt opgenomen in bovengenoemde anterieure exploitatieovereenkomst. Door het sluiten van een anterieure exploitatieovereenkomst kan van het opstellen van een exploitatieplan worden afgezien, omdat het kostenverhaal, zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 onder a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, anderszins (door de anterieure exploitatieovereenkomst) verzekerd wordt. Door de ontwikkelaar is aangegeven dat de opbrengsten van het bouwplan hoger zijn dan de kosten van het bouwplan, zodat de ontwikkelaar in het kader van het exploitatieplan geen bijdrage van de gemeente verlangt. Met deze opbrengsten kan de sanering van de bodem onder andere bekostigd worden. Daarmee is het plan economisch uitvoerbaar. In de anterieure exploitatieovereenkomst wordt een exploitatiebijdrage opgenomen die de ontwikkelaar aan de gemeente moet voldoen. In de exploitatiebijdrage zullen in ieder geval de volgende kostenposten worden opgenomen:

- Realisatie brug zuidzijde van het plangebied en bijkomende kosten;
- Riolering;
- Straatmeubilair en speelvoorzieningen;
- Vuilcontainers;
- Verkeers- en straatnaamborden;
- Parkeervoorzieningen;
- Kunstwerken en beschoeiingen;
- Beplanting van in het plangebied gelegen openbaar groen (milieuvriendelijke oevers, park en binnenterreinen);
- Plankosten van te realiseren zaken;
- Kosten gemeentelijk planteam;
- Woonboot nabij de nieuwe Da Costabrug.

In de overeenkomst zullen de ontwikkelaar en de gemeente ook afspraken maken over het vereiste beeldkwaliteitsplan en het inrichtingsplan openbare ruimte. De ontwikkelaar zal op basis van de anterieure exploitatieovereenkomst verantwoordelijk en risicodragend zijn voor een bomeninventarisatie en het aanvragen en verkrijgen van velvergunningen, het doorlopen van de procedure schetsplan/VO/DO (inclusief de gemeentelijke check in verband met het toekomstig beheer en door de gemeente te verlenen vergunningen), het aanvragen en verkrijgen van omgevingsvergunningen voor bouwen, de overdrachtsprocedure bij oplevering/in beheer nemen van het toekomstig openbare gebied door de gemeente.

## 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 6.2.1 Participatie

Het plan kent een lange voorgeschiedenis en er wordt al geruime tijd met een klankbordgroep van bewoners over gesproken. Het stedenbouwkundige plan, dat ten grondslag ligt aan het SPvE (21 september 2017 door de raad vastgesteld) en het voorliggende bestemmingsplan, reageert op ambities van de gemeente en opmerkingen van bewoners en buurtinitiatieven. In het startdocument (begin 2016 door college vastgesteld) is het participatieniveau 'raadplegen' opgenomen. Over het stedenbouwkundig plan zijn diverse bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep en een inloopbijeenkomsten op 18 april 2017. Deze inloopbijeenkomst is goed bezocht door diverse omwonenden en geïnteresseerden. Op basis van het stedenbouwkundig plan is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) gemaakt. Gezien het uitgebreide participatieproces dat is doorlopen bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan en het plan op belangrijke kanttekeningen van de buurt is aangepast, is het SPvE niet ter inzage gelegd. Voor het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan is de klankbordgroep op 9 oktober 2017 geraadpleegd.

### 6.2.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening, is het concept-ontwerpbestemmingsplan op 21 september 2017 toegezonden aan de volgende externe overlegpartners:

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

De reacties van deze overlegpartners zijn hieronder samengevat en van een reactie voorzien.

#### **1. Veiligheidsregio Utrecht** (brief d.d. 29 september 2017 die vervangen is door de brief van 8 december 2017)

##### 1.1. Verantwoording groepsrisico

De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) merkt op dat de Kwalitatieve Risicoanalyse door Royal HaskoningDHV van 25 augustus 2017 nog voorzien gaat worden van een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico. Na deze aanvulling zal VRU op dit onderdeel een definitief advies aanleveren.

##### *Reactie:*

*Zodra de betreffende verantwoording beschikbaar is, wordt deze ter beoordeling aan het VRU aangeboden. Ook de toelichting wordt op dat moment aangevuld met die verantwoording.*

##### 1.2. Aandachtspunten zelfredzaamheid bewoners

Geadviseerd wordt om woningen en bedrijfsruimten uit te voeren met een centraal uit te schakelen ventilatie en er worden aanbevelingen gegeven ten aanzien van vluchtroutes en bluswatervoorzieningen. Daarnaast worden in verband met de bereikbaarheid voor hulpdiensten minimale maten genoemd voor de te realiseren keerlus en minimale doorrijdbreedtes. Tevens wordt aanbevolen om een calamiteitendoorsteek naar de busbaan aan te brengen.

##### *Reactie:*

*Deze aandachtspunten leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan; zij worden meegenomen in het kader van de omgevingsvergunningen.*

#### **2. Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden** (brief d.d. 29 september 2017)

##### 2.1. Vooroverleg

Het bestemmingsplan is met het waterschap afgestemd, waarbij het waterschap op 1 september 2017 een reactie heeft gegeven op de conceptnotitie over water. Die opmerkingen zijn verwerkt in de definitieve waterparagraaf.

##### *Reactie:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.*

##### 2.2. Dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatsdoeleinden'

Het Hoogheemraadschap erkent dat de kade van de Kruisvaart geen formele status als waterkering heeft. Gevraagd wordt om de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterstaatsdoeleinden' op te nemen. Uit navraag blijkt dat het gaat om het waarborgen van de stabiliteit van de damwand.

##### *Reactie:*

*Het inrichtingsplan zal worden afgestemd met het HDSR. Daarnaast is een watervergunning nodig voor het aanbrengen van de damwand. Daarmee kunnen voorwaarden worden meegegeven waaronder de stabiliteit van de damwand niet in gevaar komt. Het toekennen van een dubbelbestemming is hier niet nodig.*

##### 2.3. Waterbergingsopgave

Het Hoogheemraadschap vraagt om de belangrijkste conclusies uit de notitie over water (versie d.d. 2 oktober jl.) op te nemen in de toelichting. Met name als het gaat om ruimtelijke gevolgen, waaronder de berekende bergingscapaciteit en de keuze voor infiltratievoorzieningen.

##### *Reactie:*

*De betreffende opmerkingen zijn verwerkt in de toelichting.*

##### 2.4. Vervolgproces

Het Hoogheemraadschap biedt haar kennis met betrekking tot klimaatadaptie aan om het inrichtingsplan te optimaliseren. Daarnaast wordt gewezen op het aanvragen van een watervergunning bij diverse werkzaamheden en voor de meldingsplicht bij het waterschap.

*Reactie:*

*Bij de verdere uitwerkingen in een inrichtingsplan zal een nadere afstemming met het Hoogheemraadschap plaatsvinden. Daarnaast zal rekening worden gehouden met de vereisten vanuit het waterbeheer.*

**3. ProRail** (bericht d.d. 3 oktober 2017)

Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Wel wil ProRail de resultaten van het trillingsonderzoek ontvangen.

*Reactie:*

*De resultaten van het trillingsonderzoek worden te zijner tijd aan ProRail aangeboden.*

**4. Provincie Utrecht** (bericht d.d. 9 oktober 2017)

Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding om opmerkingen te plaatsen.

*Reactie:*

*Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.*

### 6.2.3 Advies wijkraad

Het plan is op 21 september 2017 voor advies aan de wijkraad toegezonden. De wijkraad heeft geen reactie verstuurd. Tevens is het concept-ontwerp bestemmingsplan op 27 september 2017 aan de wijkraad gepresenteerd, tijdens de vergadering van de wijkraad.



# Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

## 7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

## 7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier kenmerkt zich door een gedetailleerde bestemmingsregeling. Zowel in de regels als op de verbeelding zijn duidelijke begrenzingen aangegeven, als een helder kader voor de beoogde ontwikkelingen.

## 7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijken van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel, bijvoorbeeld bij wonen een aan huis verbonden beroep of bedrijf.
- afwijken van de gebruiksregels;
- eventueel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- waar nodig: een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht;
- voorwaardelijke verplichtingen.

## 7.4 Artikelsgewijze toelichting

### 7.4.1 Bestemming 'Groen'

Het openbare groen in het plangebied is opgenomen in de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming zijn ook fiets- en voetpaden, keerlussen en speelvoorzieningen toegelaten. Binnen deze bestemming is ook ruimte voor collectief gebruik, bijvoorbeeld voor stadslandbouw, evenals voor water, waterbeheer en waterberging.

Er is op twee plaatsen een 'specifieke bouwaanduiding - ondergrondse doorgang' opgenomen, om een ondergrondse verbinding tussen de parkeerkelders mogelijk te maken.

Ter hoogte van het parkgebouw is binnen de bestemming Groen een ondergrondse parkeergarage mogelijk gemaakt via een aanduiding op de verbeelding. Ook is ter plaatse een trappartij mogelijk gemaakt die vanuit het groen wordt gebouwd. Deze trappartij is aan regels gebonden qua omvang.

Daarnaast kan het met het oog op een goed woon- en leefklimaat in het plangebied en in de Dichterswijk, gewenst zijn om tussen de gebouwen aan de spoorzijde geluid- of windschermen op te richten. Dit wordt in de regels mogelijk gemaakt, tot een hoogte van de aanliggende woongebouwen.

### 7.4.2 Bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'

De parallelweg aan het spoor is opgenomen in de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Dit is een weg met een functie voor het bestemmingsverkeer; voor gemotoriseerd en langzaam verkeer. Er zijn ook parkeer-, groen- en speelvoorzieningen e.d. toegelaten. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend kleinschalige gebouwtjes toegestaan.

Binnen deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid ('Wetgevingszone - wijzigingsgebied')

opgenomen waarmee bij het kopgebouw aan de zijde van Utrecht Centraal een overkraging kan worden gerealiseerd. Het gaat om een overkraging van maximaal 5 meter die vanaf een hoogte van 12 meter is toegelaten. Op deze wijze is er de mogelijkheid voor een ruimtelijke accent en variatie en blijft het doorzicht in de straat behouden. Voor deze overkraging gelden dezelfde hoogtebepalingen als het aanliggende woongebouw. Ook de aangrenzende specifieke vorm van wonen is van toepassing verklaard. Deze overkraging mag niet leiden tot een toename van de bebouwingsmassa. Om die reden is in de wijzigingsregels bepaald dat hierdoor de totale diepte van het hoofdgebouw niet meer bedraagt dan conform artikel 7.2.1 sub a en sub f samen is toegestaan.

#### 7.4.3 Bestemming 'Water'

Water is in het plangebied een structurerend element en is dan ook in de bestemming 'Water' opgenomen.

Kruisingen met verkeerswegen zijn toegestaan in de bestemmingsomschrijving. Tevens zijn bruggen, duikers en dammen mogelijk. De bestaande karakteristieke hefbrug is op de verbeelding van een aanduiding voorzien. Daarmee wordt de afwijkende hoogtemaat geregeld.

Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Verder is een regeling opgenomen voor vlonders en steigers. Aan de vlonders die aan het openbare gebied worden gebouwd worden uitsluitend eisen gesteld ten aanzien van de overstek (maximaal 1 meter vanaf de oeverlijn). De gemeente zal bij de inrichtingsplannen rekening houden met een zorgvuldige inpassing van vlonders en steigers. In het kader van het beeldkwaliteitsplan zal worden bepaald of hier sprake kan zijn van een ligplaats en zo ja onder welke condities. Vervolgens zal dit in de Havenatlas en havenverordening moeten worden opgenomen en vastgesteld. Voorkomen moet worden dat het beeld volledig bepaald wordt door een aaneengesloten rij boten, waarmee de oever niet meer als zodanig kan worden ervaren. Overigens blijft de regeling uit de keur onverkort van kracht, naast het bestemmingsplan.

#### 7.4.4 Bestemming 'Wonen'

##### *Bestemmingsomschrijving en bouwregels*

De bestemming 'Wonen' mag bij recht ten hoogste 431 zelfstandige woningen omvatten. Dat aantal betreft het aantal woningen dat nimmer het aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van 1.800 overschrijdt (zie paragraaf 4.2.1.3 en paragraaf 4.2.1.4). Middels een omgevingsvergunning kan hiervan afgeweken worden voor het realiseren van meer zelfstandige woningen (tot een maximum van 600) en/of bijzondere functies wanneer aangetoond wordt dat het maximum aantal autoverkeersbewegingen per etmaal van 1.800 niet overschreden wordt.

In de bouwregels is bepaald dat de hoofdgebouwen binnen het bouwvlak moeten worden opgenomen. De maten van het bouwvlak en de toegelaten hoogtematen zijn ontleend aan het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Kruisvaartkade. Daarbij wordt de bouwhoogte van de bebouwing aan de zijde van de Kruisvaart bepaald door een maximale hellingshoek ten opzichte van de woonschepen in de Kruisvaart (zoals omschreven in het SPvE).

Er wordt in de regels enige flexibiliteit in de diepte van de hoofdgebouwen geboden, waarbij de onderlinge afstand niet minder dan 10 meter mag bedragen. Die bepaling stelt de kwaliteiten van het binnengebied veilig. Daarnaast zijn de gebruikelijke mogelijkheden voor het realiseren van erkers voor de voorgevel opgenomen.

##### *Peil*

In het bestemmingsplan is in artikel 1 het 'peil' gedefinieerd. Zoals gebruikelijk wordt hierbij de hoogte van de kruin van de weg of de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld gehanteerd. Bij de realisering van de bebouwing wordt vervolgens rekening gehouden met de aanwezige niveauverschillen in het Kruisvaartkwartier; het maaiveld aan het spoor ligt zo'n 3 meter hoger dan het maaiveld aan de Kruisvaart. Die niveauverschillen hebben ook een rol gespeeld bij het stedenbouwkundig ontwerp; de parkeerlaag onder de bebouwing aan het spoor sluit aan op de maaiveldniveau aan de Kruisvaartzijde.

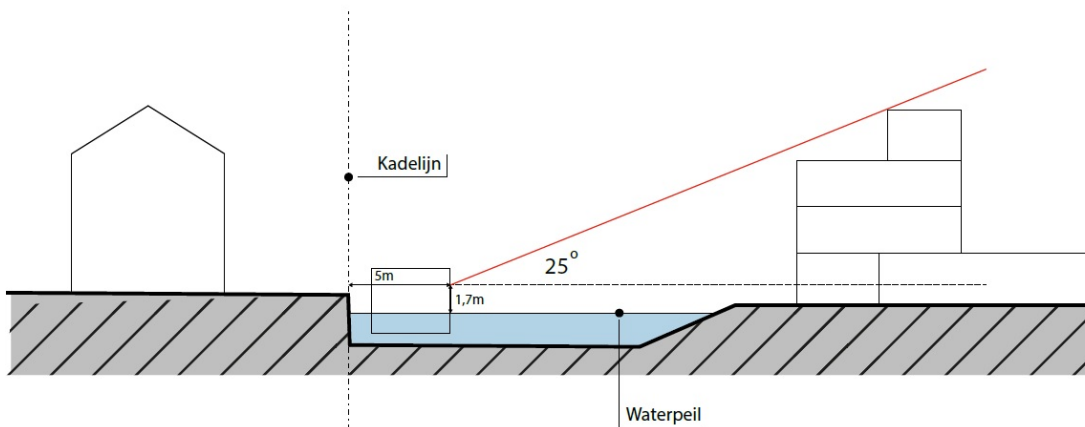
Aangezien de hoogtematen in het SPvE gerelateerd zijn aan NAP en dus niet aan de hoogte van de weg of het maaiveld, zijn deze in het voorliggende bestemmingsplan gecorrigeerd. Concreet komt het er op neer dat de hoogtematen van de bebouwing aan het spoor met 5 meter zijn verminderd ten opzichte van het SPvE en met 2 tot 2,5 meter aan de zijde van de Kruisvaart.

##### *Goot- en bouwhoogten*

Op de verbeelding zijn de goot- en bouwhoogten overgenomen uit het SPvE, gecorrigeerd voor peil. Daarbij zijn de accentpunten op de koppen aan de spoorzijde vertaald naar een getrapte opbouw van de bouwhoogten. Verder is aan de zijde van de Dichterswijk rekening gehouden met de te hanteren hellingshoek vanuit de bestaande woonboten in de Kruisvaart. Die hellingshoek mag niet



meer bedragen dan 25°, gemeten ter plaatse van de bestaande woonboten, op een kijkhoogte van 1,7 meter boven het waterpeil en op 5 meter afstand van de zuidwestelijke oever van de Kruisvaart (zie navolgende afbeelding). Indien de hellingshoek meer bedraagt dan 25° dient de bovenste bouwlaag terugliggend te worden gerealiseerd (setback), tot het punt waar voldaan wordt aan deze maximale hellingshoek.



Afbeelding 7.1: Hellingshoek vanaf woonboten

### Functiemenging

Aan de zijde van het spoor wordt functiemenging beoogd. Het gaat daarbij om kleinschalige (buurt-)activiteiten die bijdragen aan de levendigheid, het economisch floreren, de werkgelegenheid en de sociale cohesie en veiligheid in de wijken. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de beide koppen, het parkgebouw en de rest van de bebouwing aan het spoor, met resp. Specifieke vorm van wonen - 1, Specifieke vorm van wonen - 2 en Specifieke vorm van wonen - 3. Per aanduiding is benoemd welke functies zijn toegelaten en met welke maximale omvang per vestiging. Op de koppen en in het parkgebouw mag de functiemenging zich voordoen op de eerste en tweede bouwlaag en op de bovenste bouwlaag, bij de rest alleen op de eerste bouwlaag. Het is niet de bedoeling dat een functie op de tweede laag wordt gerealiseerd, terwijl op de begane grond gewoond wordt. Om die reden is bepaald, dat functies op de tweede bouwlaag uitsluitend zijn toegestaan in samenhang met de betreffende functie op de eerste bouwlaag.

Overigens is horeca alleen op de eerste bouwlaag van het parkgebouw (SW-2) toegestaan. Dat houdt verband met het feit dat hier, gelet op de ligging aan het Hefbrugpark, het profiel 'spraakmakende horeca' uit het gemeentelijke Horecabeleid van toepassing is. Horeca in categorie D2 op de begane grond van de koppen is uitsluitend toegestaan via een afwijkingsprocedure, als aan weerszijden sprake is van een niet-woonfunctie. Daarmee is het onderdeel van een voorzieningenstrook, zoals bedoeld in het gemeentelijke Horecabeleid.

In de kop van het gebouw aan de zijde van Utrecht Centraal (specifieke functieaanduiding-shortstay) wordt tevens shortstay mogelijk gemaakt via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Het is niet de bedoeling dat de shortstay eenheden boven op het aantal van 600 woningen mogen worden gerealiseerd. Het aantal eenheden wordt afgetrokken van het maximum aantal zelfstandige woningen van 600. Dus wanneer er 40 shortstay eenheden worden gerealiseerd. Mogen er nog slechts maximaal 560 woningen bij komen. Ook moet voldaan zijn aan de voorwaarden genoemd in het geldende beleid voor shortstay.

### Voorwaardelijke verplichtingen

Voorwaardelijke verplichtingen zijn gebaseerd artikel 3.1.2 Bro, tweede lid, wat mogelijk maakt dat een bestemmingsplan regels bevat waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels.

Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van het aspect trillingen. Er dient een dynamische berekening van de trillingshinder te worden uitgevoerd om aan te tonen dat voldaan wordt aan de streefwaarden voor Wonen nieuwe situatie, zoals bedoeld in Richtlijn deel B van Stichting Bouwresearch. Aangezien uit onderzoek blijkt dat deze streefwaarden niet haalbaar zijn, wordt de mogelijkheid geboden om in te stemmen met een situatie waarin voldaan wordt aan de streefwaarden voor Wonen bestaande situatie, waarbij alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen tegen trillingshinder worden genomen.

Tevens is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te kunnen voldoen aan de eisen vanuit het geluidbeleid van de gemeente Utrecht; een deel van de woningen aan het spoor moeten namelijk voorzien worden van een dove gevel. Mogelijk leidt het veranderen van het emplacement Utrecht tot een situatie waarin voldaan kan worden aan de grenswaarden, waardoor het toepassen

van dove gevels niet nodig is. Om die reden voorzien de planregels in 7.6 in een afwijkingsbevoegdheid.

Naast de hiervoor genoemde voorwaardelijke verplichtingen is in 10.3 een voorwaardelijke verplichting over parkeren opgenomen. Met het oog op voldoende parkeergelegenheid is geregeld dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen moet voldoen aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort).

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid c een bepaling om rekening te kunnen houden met dat gewijzigde beleid.

#### *(Onder-)doorgang*

De koppen van de bouwblokken zijn in de bestemmingsomschrijving voorzien van de 'specifieke bouwaanduiding onderdoorgang', om de binnenterreinen te ontsluiten en om deze onderling met elkaar te verbinden. De onderdoorgang moet ten minste 5 meter breed zijn en 6 meter hoog. Deze aanduiding is als een zone op de verbeelding weergegeven, waarbinnen deze gerealiseerd moet worden. De aanduiding is ook gebruikt in de twee zuidelijke bouwblokken, waar aan de spoorzijde eveneens onderdoorgangen worden voorgesteld. Hier was in een eerder stadium sprake van onderbroken bouwblokken, maar dat roept te veel bezwaren op vanuit de aspecten geluid- en windhinder.

Er is ook een 'specifieke bouwaanduiding - doorgang' opgenomen; een zone waarbinnen het bouwvlak moet worden onderbroken voor een doorgang met een breedte van ten minste 5 meter. Hierbij is ook bepaald dat de doorgang in het verlengde moet liggen van de onderdoorgang aan de andere zijde van het binnenterrein, met het oog op de transparantie van de bebouwing.

#### *Aan-huis-verbonden bedrijven en voor Bed&Breakfast*

Binnen de specifieke gebruiksregels worden de binnen de gemeente gebruikelijke mogelijkheden voor aan-huis-verbonden bedrijven en voor Bed&Breakfast geboden, als een ondergeschikte functie bij het wonen. Zo is Bed&Breakfast uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

Bij een aan-huis-verbonden bedrijf gaat het om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning met een maximum van 60 m<sup>2</sup>. Bepaald is dat geen sprake mag zijn van hinder. Hiertoe zijn de activiteiten beperkt tot categorie A en B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging. De verkeersaantrekkende werking of parkeerbehoefte van het aan-huis-verbonden bedrijf wordt geacht te passen binnen de verkeersaantrekkende werking en de parkeerbehoefte van bezoekers van de woningen. Ook mag bij een aan-huis-verbonden bedrijf geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of beluizen.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van milieucategorie B2 voor een aan-huis-verbonden bedrijf, echter onder de voorwaarde dat de bedrijfsactiviteit in kwestie naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld met bedrijfsactiviteiten in milieucategorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten.

#### *Nadere eisen*

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en bouw- en gebruiksmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee de gewenste inrichting van een perceel is vastgelegd, kan er op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor kan op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, worden bepaald dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen.

In het voorliggende bestemmingsplan zijn nadere eisen opgenomen ten aanzien van de situering van hoofdgebouwen, van technische installaties op het dak en van de locatie van toegangen en vluchtwegen.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- Stedenbouwkundige aspecten. In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied en de beoogde beeldkwaliteit worden gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast, ook aan de zijde van het openbare binnenterrein. Om de gebouwvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw.

- Milieukundige aspecten. Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.
- Sociale veiligheid. Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.
- Verkeersveiligheid. Hierbij gaat het om een veilige afwikkeling van het verkeer.
- Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen. Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen.
- Maatregelen en voorzieningen die noodzakelijk zijn voor een goed windklimaat.

#### 7.4.5 Dubbelbestemming Waarde - Archeologie

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' stelt de belangen vanuit het aspect archeologie veilig.

#### 7.4.6 Algemene regels

In Hoofdstuk 3 zijn de Algemene regels opgenomen, conform de gemeentelijke standaard. De anti-dubbeltelbepaling in Artikel 9 is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Het Artikel 10 regelt de mogelijkheden voor (beperkte) overschrijdingen van bouw- en bestemmingsgrenzen die op de verbeelding zijn aangegeven. Tevens zijn bepalingen ten aanzien van woningvorming en omzettingen, al dan niet zonder bouwkundige aanpassingen, opgenomen. Daarbij is vooral van belang dat het niet mag leiden tot een situatie waarbij het maximale aantal woningen wordt overschreden. Bovendien dienen dan de effecten op het maximale aantal autoverkeersbewegingen per etmaal in ogenschouw te worden genomen.

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat in ieder geval onder strijdig gebruik wordt verstaan. Dat betreft hier het gebruik of laten gebruiken van onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens, als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen. Ook het gebruik van onbebouwde gronden als kampeerterrein en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen zijn als strijdig gebruik aangemerkt.

Er is een 'Geluidszone - industrie' als bedoeld in hoofdstuk V van de Wet geluidhinder aangeduid over het noordelijke deel van het plangebied ten gevolge van Hulpwarmtecentrale Nicolaas Beets aan de overzijde van het spoor. De geluidbelasting hiervan mag buiten deze zone niet meer bedragen dan 50 dB(A).

Een perceelsgedeelte van het Trimbosinstituut is bij het Kruisvaartkwartier betrokken; dit heeft de gebiedsaanduiding 'Overige zone - administratieve bepaling' gekregen. Aangezien de door de initiatiefnemer beoogde grondtransactie nog niet is afgerond, worden de geldende rechten overgenomen middels een verwijzing naar de Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk. Deze wordt onverkort van toepassing verklaard, waarmee de belangen vanuit het Trimbosinstituut zijn veiliggesteld zolang er nog geen grondtransactie heeft plaats gevonden. Met het oog op de beoogde langzaamverkeersverbinding tussen het Kruisvaartkwartier en de Da Costakade is in de Administratieve bepaling opgenomen dat tevens een langzaamverkeersverbinding is toegestaan.

De algemene afwijkingsregels regelt de bevoegdheid om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al afgeweken kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes en dergelijke. Binnen de woonbestemming is evenwel een kleine nuancering opgenomen, namelijk dat bij de woonbebouwing aan de spoorzijde de afwijking van de (goot)hoogtematen beperkt is tot 5% (in plaats van de gebruikelijk 10%). Dat stelt veilig dat die afwijkingsregel niet leidt tot een extra bouwlaag. Wat de woningen aan de spoorzijde zijn is te zien op de bij de regels behorende bijlagen eerste en tweedelijnsbebouwing.

Het bestemmingsplan omvat ook Algemene wijzigingsregels, op grond van artikel 3.6 Wro. Het gaat

daarbij om geringe overschrijdingen van bestemmingsgrenzen.

Tevens is een algemene regel opgenomen voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming, om te blijven voldoen aan de bepalingen uit de Wet geluidhinder of de hogere waarde.

#### 7.4.7 Overgangs- en slotregels

In het Besluit ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen. Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

In de Slotregel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

### 7.5 Handhaving

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

#### Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

#### Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.



