

1e herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doelstelling	6
1.3	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Relevante beleidskaders	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Rijksbeleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	8
Hoofdstuk 3	Planbeschrijving	11
3.1	Projectbeschrijving	11
3.2	Verkeer en openbare ruimte	11
Hoofdstuk 4	Onderzoek en randvoorwaarden	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Externe veiligheid	13
4.3	Luchtkwaliteit	15
4.4	Geluid	16
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	27
5.1	Economische uitvoerbaarheid	27
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
Hoofdstuk 6	Juridische planopzet	29
6.1	Inleiding	29
6.2	Planvorm	29
6.3	Artikelsgewijze toelichting	29
	Bijlagen toelichting	33
Bijlage 1	Externe veiligheid - BP WFN, Stationsgebied	35
Bijlage 2	160504-Luchtbeoordeling-BP-Westflank-Noord	73
Bijlage 3	Geluidonderzoek Westflank Noord - partiele herziening bestemmingsplan - 14 december 2015	87
Hoofdstuk 1	Bestemmingsregels	110
Artikel 1	Herziening van bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied	110
Hoofdstuk 2	Overgangs- en slotregels	112
Artikel 2	Overgangsrecht	112
Artikel 3	Slotregel	112

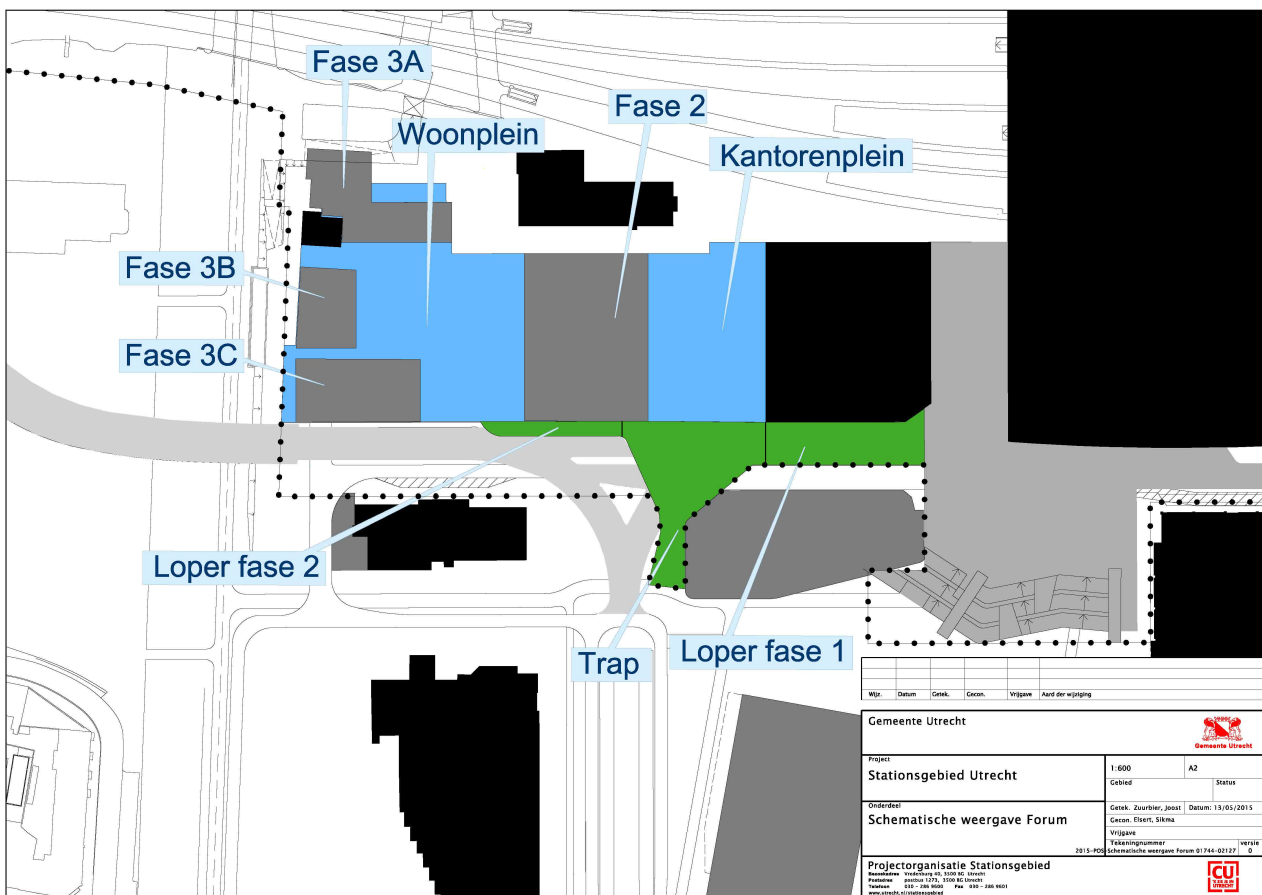
Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het vaststellen van het Masterplan Stationsgebied in 2004 en het Structuurplan Stationsgebied in 2006 beschikt de gemeenteraad van Utrecht over een vastgesteld beleidskader op basis waarvan het Utrechtse Stationsgebied herontwikkeld kan worden. De herontwikkeling van het Stationsgebied is gericht op de ontwikkeling van een hoogwaardig, multimodaal openbaar vervoersknooppunt in combinatie met een toplocatie voor werken, wonen en voorzieningen. De gemeente Utrecht en NS Vastgoed B.V. (NS Stations) werken nauw samen aan de ontwikkeling van het stationsgebied.

De Westflank is gelegen direct ten westen van het Openbaar Vervoerstation van Utrecht. Het project 'Westflank Noord' voorziet in de ontwikkeling van de tweede en derde fase van de Westflank Noord tot een gemengd gebied met woningen, kantoren en voorzieningen rond een verhoogd Forum (met daar onder parkeren), aansluitend op het Stadskantoor (eerste fase van het project Westflank Noord) dat in 2014 is opgeleverd (Afbeelding 1).



Afbeelding 1: Schematische weergave van fase 1, 2 en 3

Om de ontwikkelingen op de Westflank Noord mogelijk te maken is op 31 oktober 2013 het bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 1 oktober 2014 in werking getreden.

De raad heeft in motie 2013/028 (Vasthouden aan woningbouw Westflank Noord gebied) uitgesproken dat woningbouw in het stationsgebied gewenst is om de sociale veiligheid te vergroten. De ontwikkelaar heeft de plannen voor de geplande woningbouw verder uitgewerkt en wenst de oppervlakte van 25.000 m² BVO voor woningbouw die met het vigerende bestemmingsplan is mogelijk gemaakt, te verruimen tot 31.000 m². De ontwikkelaar heeft verzocht om de functionele uitbreiding van 6.000 m² BVO woningbouw planologisch mogelijk te maken middels een herziening van het bestemmingsplan.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van deze herziening is de verruiming van de maximaal toegestane brutovloeroppervlakte voor de functie 'wonen' met 6.000 m² BVO planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het betreft louter een functionele herziening van het bestemmingsplan. De toegestane bouwvolumes (maximale bouwhoogten, bouwvlakken e.d.) blijven ongewijzigd. De verbeelding van het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied wijzigt niet.

Het bestemmingsplan heeft de naam '1e herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord - HOV, Stationsgebied'.

1.3 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Inleiding

Het beleid dat relevant is voor de ontwikkeling van het plangebied is in zijn geheel opgenomen in het op 1 oktober 2010 vastgestelde bestemmingsplan 'Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied'. Voor zover de herziening nadere beschouwing van de beleidskaders vereist, wordt hier onderstaand op ingegaan en volgt een nadere toelichting.

2.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en daarmee van kracht geworden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040. In de SVIR gooit het Rijk het roer om. Het uitgangspunt is om meer over te laten aan provincies en gemeenten: minder nationaal belang en eenvoudigere regelgeving.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Het Rijk wil samen met de decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten. Naast de drie hoofddoelen voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen is een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw nodig zijn, dan zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Trede 1: Actuele regionale behoefte

Met het bestemmingsplan wordt een uitbreiding van de woningbouw van een brutovloeroppervlakte van 25.000 m² tot 31.000 m² planologisch-juridisch mogelijk gemaakt. Hierbij wordt opgemerkt dat geen sprake is van een toename van het ruimtebeslag aangezien het alleen een functionele wijziging van reeds bestaande bouwmogelijkheden betreft en in die zin geen sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in artikel 3.1.6. tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening. Toch zal hieronder ten overvloede worden ingegaan op treden van de ladder voor duurzame verstedelijking.

De provincie Utrecht heeft ABF Research gevraagd een nieuwe prognose te maken van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040. Vorenstaande is gevat in het 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 Centrum stedelijke 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.

De gemiddelde groei van het aantal huishoudens en van de gewenste voorraad is tussen 2010 en 2025 in de hele provincie Utrecht circa 16%. De woningvoorraad groeit met 11%. Tussen 2010 en 2025 groeit het woningtekort met circa 28.000 wat op een groei van het tekort van 250% uitkomt.

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 Vindex-locatie Leidsche Rijn (11.500 woningen). De andere helft van het programma binnen de rode contouren is voorzien in diverse kleinere en grotere projecten.

Kwalitatief

De kwalitatieve invulling van het bouwprogramma van circa 73.000 woningen (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. Het vraaggestuurde nieuwbouwprogramma toont tussen 2010 en 2025 de grootste toename in het Buitencentrum (28.000 woningen) en het Dorpse woonmilieu (17.000). De overige woonmilieus (Centrumstedelijk, Groenstedelijk en Landelijk wonen) zitten op een omvang rond de 8.500 nieuwbouwwoningen. Binnen het huursegment is het programma voor de middeldure huur het omvangrijkste (19.000), gevolgd door het dure huursegment (13.000). In de koop is de omvang van het duurste segment (vanaf €350.000) het grootste (19.000), gevolgd door het middeldure segment (€215.000 - €350.000; 14.000). Wordt het vraaggestuurde programma vergeleken met het pakket gereedgekomen woningen uit het verleden dan zou in de toekomstige nieuwbouw meer aandacht voor de huursector gewenst zijn.

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de 6.000m² woningbouw die mogelijk wordt gemaakt in het plangebied.

Trede 2: Bestaand stedelijk gebied

Vaststaat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. De beleving van de veiligheid wordt in het Structuurplan Stationsgebied als cruciale doelstelling van de ontwikkeling van het stationsgebied genoemd. Door nieuwe functies aan het gebied toe te voegen, wordt bijgedragen aan het verbeteren van de leefbaarheid en de sociale veiligheid.

Trede 3: Multimodaal ontsloten

In dit geval kan de ruimtevraag volledig worden opgevangen door openbaar gebied (zonder verblijfskwaliteit) binnen bestaand stedelijk gebied optimaal te benutten. Dit betekent dat een beoordeling of de ruimtevraag buiten het bestaande stedelijke gebied kan worden opgevangen op locaties die multimodaal ontsloten zijn of worden (trede 3), hier niet meer noodzakelijk is. Echter, het is duidelijk dat dit plangebied is gelegen direct naast het grootste OV-knooppunt van Nederland en dus bij uitstek multimodaal ontsloten is.

Conclusie

De ontwikkeling van de Westflank maakt onderdeel uit van de integrale herontwikkeling van het Stationsgebied in Utrecht. Gezien vorenstaande sluit de ontwikkeling van de Westflank aan bij de ladder voor duurzame verstedelijking en het uitgangspunt om te komen tot stedelijke verdichting rondom OV-knooppunten ter optimalisatie van het openbaar vervoer. Hiermee past de ontwikkeling binnen de kaders van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

2.3 Gemeentelijk beleid

Masterplan Stationsgebied (2002)

Het programma 'wonen' komt overal terug (in verschillende vormen, afhankelijk van de identiteit van de plek). Op dit moment wordt in het Stationsgebied beperkt gewoond. De toevoeging van woningen zal naar verwachting de sociale veiligheid vergroten.

Het plangebied maakt deel uit van de te ontwikkelen stadscorridor, waar wonen, winkelen en cultuur de dominantie functies zijn. De realisatie van een aantrekkelijk woonmilieu vraagt in het stedenbouwkundig plan om plekken met rust, om afstand van de drukte, om een eigen domein. De eisen voor een dergelijk ontwerp zijn soms paradoxaal ten opzichte van de ontwerpprincipes voor een aantrekkelijke stad. Woningbouw in een hofstructuur biedt goede mogelijkheden de eisen te combineren. Hoge dichtheid en intensieve menging zijn zo realiseerbaar.

De differentiatie in woonmilieus schept kansen om plekken met een eigen identiteit te maken. Bijzondere architectuur kan een dergelijk karakter versterken. Met de diversiteit in type woningen beantwoordt het woonprogramma aan de verschillende voorkeuren van woonbelevingsgroepen die zich graag in het centrum blijken te vestigen. Het woonprogramma in het Stationsgebied biedt mogelijkheden voor een ruime variëteit in prijs, zowel in de categorie huur als koop.

Structuurplan Stationsgebied (2006)

In het Structuurplan Stationsgebied (2002) wordt het toevoegen van woningen als algemene ambitie voor het Stationsgebied en als belangrijke voorwaarde voor het realiseren van ambities rond leefbaarheid en veiligheid beschreven. Met bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied werd woningbouw in het plangebied reeds mogelijk gemaakt.

Huisvestingsbeleid, woningvormingen omzetting

Het beleid voor het omzetten en kadastraal splitsen van woningen is in het najaar van 2015 gewijzigd. Daarbij ook de Huisvestingsverordening aangepast, waarbij een vergunningstelsel is ingevoerd voor het zodanig veranderen van een woning dat meer woningen ontstaan, verder woningvorming genoemd, ingevoerd. Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, is besloten om in de lijn van de facetbestemmingsplannen Woningssplitsing I en II in alle bestemmingsplannen een regeling te treffen voor omzetting en woningvorming. Het is namelijk van belang om in verband met een goede ruimtelijke ordening regels te stellen, regels die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn, en op de Huisvestingsverordening 2015 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad. In tegenstelling tot deze verordening gelden de regels van het bestemmingsplan voor alle woningen, ongeacht de WOZ-waarde van de woning of de huurprijs. De Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015 die bij de Huisvestingsverordening 2015 horen, zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woningvorming is neergelegd in die beleidsregels.

Woonvisie 2009-2019: Wonen in een sterke stad (2010)

In de Visie Wonen 2030 en daarop volgend de Woonvisie 2009-2019 zijn kaders geschetst voor het woonbeleid voor de gemeente Utrecht op de lange termijn. In het Actieprogramma Wonen is de kwantitatieve woningbouwopgave geformuleerd.

De woningbehoefte in Utrecht is veel hoger dan het aanbod. In deze nota worden de prioriteiten benoemd die de gemeente stelt om de enorme druk op de Utrechtse woningmarkt het hoofd te bieden. Naast verruiming van het aanbod door nieuwbouw in Leidsche Rijn en Rijnenburg, wil de gemeente ook de kwaliteit van de woningen in de bestaande stad verbeteren.

Binnen dezelfde woonmilieus kunnen mensen met uiteenlopende leefstijlen wonen. De woonvisie geeft daarom aan dat bij de invulling van concrete woningbouwprojecten rekening gehouden moet worden met die verschillende leefstijlen op grond van woonbelevingsgroepen. Diversiteit in het aanbod is daarbij van belang, zodat het voor alle doelgroepen mogelijk is om een passende woning te vinden. Maatwerk in programma en locatie is bij nieuwe woningbouw gewenst.

Actualisering woonvisie Utrecht

De 'Actualisering woonvisie Utrecht' is op 4 juni 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente werkt samen met haar partners aan een goed functionerende woningmarkt. Utrecht moet een zeer aantrekkelijke woongemeente blijven. De gemeente maakt gebruik van kansen om die aantrekkelijkheid vast te houden en te vergroten. Ook ondersteunt de gemeente bewoners die zich moeilijk op eigen kracht op de woningmarkt staande houden.

In de visie worden een aantal duidelijke prioriteiten gesteld voor de meest acute kwesties. Daarbij ligt de focus op de huursector en dan met name op de sociale huursector. Het probleem van de betaalbaarheid van huren krijgt hierbij de meeste aandacht. Centraal staan ook de kwaliteit en de duurzaamheid van woningen en een vergroting van het aantal middeldure huurwoningen. Een beknopte woonvisie sluit beter aan bij de wens om het woonbeleid en de afspraken met corporaties op een meer cyclische wijze vorm te geven. Jaarlijks wordt gekeken of het nodig is om beleid en/of afspraken aan te passen. Dit gebeurt door goede monitoring van het beleid en financiën.

Nota externe veiligheid

Uitgangspunt is dat de stad in ontwikkeling is en daarvoor ruimte nodig heeft. Deze nota gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht over de beheersing van risico's als gevolg van inrichtingen die met gevaarlijke stoffen werken en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente Utrecht kiest er daarbij voor om niet wezenlijk af te wijken van de veiligheidseisen die vermeld staan in de risiconormering van de Rijksoverheid. Wel spreekt de gemeente Utrecht zich nadrukkelijk uit over de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Utrecht respecteert zowel die richtwaarde als die oriëntatiewaarde en zal slechts in bijzondere gevallen afwijken van deze waarden.

De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt, of een risico-ontvanger, zoals een woning, wordt gebouwd. Daarnaast wordt in deze nota aangegeven op welke wijze Utrecht de veiligheidsrisico's wil beheersen die zij kan beheersen. Aan de ambities ten aanzien van de richtwaarde en de oriëntatiewaarde wordt in het plan voldaan. De beleidskeuzes uit de nota geven geen beperkingen voor het plangebied.

Conclusie

Het bestemmingsplan beoogt de te ontwikkelen woonoppervlakte in het plangebied uit te breiden van 25.000 m² naar 31.000 m². Dit heeft naar verwachting een gunstige uitwerking op de leefbaarheid en veiligheid van het gebied. De raad heeft in motie 2013/028 (Vasthouden aan woningbouw Westflank Noord gebied) uitgesproken dat woningbouw in het stationsgebied gewenst is om de sociale veiligheid te vergroten. Het toevoegen van extra woonoppervlakte is dan ook een gewenste ontwikkeling.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Projectbeschrijving

Om de tweede en derde fase van het project Westflank-noord mogelijk te maken, is op 31 oktober 2013 bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied vastgesteld. Binnen de regels van dat bestemmingsplan is woningbouw tot een maximale bruto vloeroppervlakte tot 25.000 m² toegestaan. Met deze herziening van het bestemmingsplan wordt uitbreiding van de maximaal toegestane bruto vloeroppervlakte voor de functie Wonen tot maximaal 31.000 m² mogelijk gemaakt.

De uitbreiding van het bruto vloeroppervlakte voor woningbouw is wenselijk omdat het:

1. de stedenbouwkundige kwaliteit van fase 3 verhoogt. Door een optimalisering van de stedenbouwkundige invulling wordt beter aangesloten bij de kaders die door de gemeenteraad zijn vastgesteld in het Definitief Stedenbouwkundig Plan uit 2012. De gewenste bouwhoogte van 90 meter naast het spoor vereist bepaalde minimale afmetingen, waardoor fase 3a in totaal volume toeneemt met circa 6.000m² bvo;
2. de vitaliteit van het stationsgebied en de Van Sijpesteijnkade als primaire as uit het Structuurplan vergroot, in het bijzonder door vergroting van het programma wonen, hetgeen de levendigheid en dynamiek gedurende de gehele dag versterkt;
3. beter aansluit bij de afspraken die door de gemeente gemaakt zijn met de ontwikkelaar over de verwerving, sloop en inbreng van de woningen aan de Van Sijpesteijnkade in de ontwikkeling van het gebied. Dit zorgt tevens voor verbeterende haalbaarheid van het plan in de opkrabbende economie.

Ten opzichte van het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied wordt uitsluitend de maximaal toegestane brutovloeroppervlakte voor de functie Wonen in de bestemming Gemengd gewijzigd. De ruimtelijke en stedenbouwkundige opzet en uitgangspunten van het plangebied blijven voor het overige ongewijzigd. Dit betekent dat de maximaal te realiseren bruto vloeroppervlakte voor de functies kantoren en commerciële functies en de bouwvolumes niet wijzigen.

3.2 Verkeer en openbare ruimte

3.2.1 Verkeersintensiteit /bereikbaarheid parkeergarage

In het plan is rekening gehouden met een toename van de maximaal toegestane brutovloeroppervlakte voor wonen tot maximaal 31.000 m². Er is geanalyseerd wat dit betekent voor de verkeersaantrekkende werking met behulp van het vigerende verkeersmodel VRU 3.1u. Uit deze analyse blijkt dat er sprake is van 80 ritten extra per etmaal. Deze extra ritten kunnen op etmaalbasis en tijdens de spitsen door het netwerk worden verwerkt.

3.2.2 Parkeren

Voor het vastgoedprogramma in de Westflank Noord zal de parkeervraag conform de normen uit de Nota parkeren en stallen (2013) worden geacommodeerd in de parkeergarage die ten behoeve van deze ontwikkeling onder de Westflank Noord gerealiseerd zal worden. De parkeergarage heeft voldoende capaciteit om duurzaam te voldoen aan de parkeervraag.

Voor het fietsparkeren geldt dat de noodzakelijke fietsparkeerplaatsen, conform het bepaalde in de Nota parkeren en stallen, worden geacommodeerd in de eigen, nog te realiseren parkeervoorziening.

Hoofdstuk 4 Onderzoek en randvoorwaarden

4.1 Inleiding

In het kader van het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank noord-HOV, Stationsgebied zijn reeds de nodige onderzoeken uitgevoerd. Voor wat betreft deze herziening wordt naar deze onderzoeken verwezen.

De toename van woonoppervlakte in het plangebied kan effecten hebben op de externe veiligheid, luchtkwaliteit, geluid, de verkeersintensiteit en het parkeren. Voor deze aspecten is nagegaan of de uitkomsten van de onderzoeken nog steeds actueel en juist zijn. Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de milieuaspecten die nader zijn bestudeerd in het kader van deze herziening.

4.2 Externe veiligheid

4.2.1 Kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. Daartoe moeten in de eerste plaats risicobronnen geïnventariseerd worden. Vervolgens wordt een toets uitgevoerd aan de betreffende wet- en regelgeving. De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over weg, spoor en water).

4.2.2 Plansituatie

In en direct om het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

- Vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water. Voor het plangebied is het spoortraject Amsterdam - Utrecht - aansluiting Betuwelijn relevant;
- Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. In of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen;
- Bedrijven die vallen onder het Bevi. Binnen het plangebied worden geen Bevi bedrijven bestemd. Ook buiten het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die van invloed zijn op het plangebied.

Vervoer gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water

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

Vanwege de risico's is een toets uitgevoerd aan risiconormen volgens de uitgangspunten van het Basisnet. Dit Basisnet is per 1 april 2015 wettelijk verankerd door middel van aanpassing van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het nieuwe Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Het Bevt beschrijft de afstanden tussen transportroutes en (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen. Dit zijn alle plaatsen waar zich regelmatig personen bevinden m.u.v. verkeersdeelnemers. De getoetste normen hebben betrekking op het zogenaamde plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Omvang van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan betreft uitsluitend een uitbreiding met 6.000 m² bvo woonoppervlak op het bestaande bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied' (oktober 2013). Die uitbreiding past overigens binnen de bebouingskaders van het bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied'.

In oktober 2013 is het bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied' vastgesteld. Dit bestemmingsplan voorzagt onder andere in een bestemming 'Gemengd' waarbinnen onder andere de functie wonen was toegestaan tot een maximum bruto vloeroppervlakte (bvo) van 25.000 m².

Na de vaststelling in 2013 is de wens ontstaan om dat maximum bruto vloeroppervlak uit te breiden met 6.000 m². Het bestemmingsplan 1^e herziening Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied moet daarin voorzien.

Aangezien in het bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied' al een uitgebreide externe veiligheids paragraaf is opgenomen kan voor dit plan worden volstaan met een beperkte verantwoording. De planregels en toelichting van het onderliggende plan zijn onverkort van toepassing op deze 1^e herziening.

Vervoer over spoor, spoorlijn Amsterdam - Betuwelijn

In de toelichting bij het bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied' (vastgesteld in oktober 2013) is onder meer ingegaan op de toetsing aan het plaatsgebonden risico en het plasbrandaandachtsgebied. Vastgesteld werd dat er geen PR=10-6 contour bestaat en ook geen plasbrandaandachtsgebied. Daar verandert dit bestemmingsplan niets aan.

Daarnaast werd ingegaan op de verantwoording van het groepsrisico. De meeste onderdelen van die verantwoording blijven van toepassing op het totale bestemmingsplan, incl. de uitbreiding met 6.000 m² bruto woonoppervlak. Voor dit plan wordt met betrekking tot dit punt volstaan met een verwijzing naar het plan van 2013. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is wel een nieuwe berekening van het groepsrisico uitgevoerd waarbij, net zoals bij het bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied', gebruik gemaakt is van het rekenprogramma RBM II. Bij die berekening zijn in principe dezelfde uitgangspunten (brongegevens en omgevingsobjecten) gehanteerd als bij het bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied'. Er zijn echter enkele belangrijke verschillen:

- a. Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied' in 2013 zijn een aantal andere bestemmingsplannen rondom de spoorzone vastgesteld dan wel in procedure gegaan. De bebouwing welke in die bestemmingsplannen mogelijk zijn gemaakt zijn in de berekening voor dit plan als geprojecteerde objecten meegenomen. Het gaat om de bestemmingsplannen 'Westflank Zuid, Stationsgebied', 'Van Sijpesteijkwartier-Jaarbeursplein', 'Noordgebouw, Stationsgebied' en 'Zuidgebouw, Stationsgebied'. Eén en ander betekent dat de hoogte van het groepsrisico nu een stuk hoger ligt dan ten tijde van vaststelling van het plan in 2013.
- b. Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan 'Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied' in 2013 is meer inzicht ontstaan over de invulling van het plangebied. Dit was aanleiding om diverse bouwvlakken anders te modelleren in het rekenprogramma. De wijziging van deze modellering, als gevolg van het voortschrijdend inzicht had een verhoging van het groepsrisico tot gevolg. Deze verhoging is slechts voor een klein deel het gevolg van de toename met 6.000 m² woonoppervlak.

Het bestemmingsplan 'Zuidgebied, Stationsgebied' is de meest recente ruimtelijke procedure voor nieuwe ontwikkeling binnen het Stationsgebied. Het berekende groepsrisico bij dat plan bedroeg 0,048 x de oriëntatiewaarde. Het berekende groepsrisico voor dit plan bedraagt 0,057 x de oriëntatiewaarde. Deze 'stijging' heeft vooral te maken met het effect zoals hierboven onder b. is beschreven.

De rapportage waarin het groepsrisico voor dit plan is weergegeven is als bijlage ("Rapportage BP WFN (+ 6000 m² wonen), Stationsgebied (RBM II)") toegevoegd.

Conclusie

Voor de spoorlijn Amsterdam-Utrecht-aansluiting Betuwelijn bestaat volgens het Basisnet binnen het plangebied geen PR 10⁻⁶ contour.

Ook zijn volgens het Basisnet geen plasbrandaandachtsgebieden aanwezig.

De hoogte van het groepsrisico is het resultaat van een langdurig afwegingsproces tot het

optimaliseren van de externe veiligheid rond het totale Nederlandse wegennet, hetgeen heeft geleid tot het Basisnet. Bij dit proces waren gemeente, wegbeheerder en ministerie betrokken en is een optimum gezocht voor groeimogelijkheden van het vervoer en het behoud van ontwikkelmogelijkheden voor de gemeente. Het groepsrisico is overigens laag.

Gelet op het voorgaande wordt het groepsrisico als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor legt geen beperkingen op aan het bestemmingsplan.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht, is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (Wlk) middels de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Stb 414, 2007). Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Deze wet is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit. Onder de Wlk vallen onder andere de volgende AMvB's en Ministeriele Regelingen:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (StB 440, 2007);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (SC 218, 2007);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 220, 2007) alsmede de Wijziging Regeling beoordeling luchtkwaliteit (voor het laatst gewijzigd op 10 augustus 2009
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 (SC 218, 2007);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

In artikel 5.16, lid 2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) is een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een rol spelen opgenomen. Het gaat in ieder geval om ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen en bepaalde omgevingsvergunningen, die gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben en daardoor kunnen bijdragen aan overschrijding van een grenswaarde.

Op grond van artikel 5.16 Wm lid 1 kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit uitoefenen, indien aannemelijk is gemaakt dat:

a	de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a)
b1	de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
b2	bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
c	de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde is opgenomen (lid 1 onder c);
d	het voorgenomen besluit past binnen, is genoemd in of is in elk geval niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Met andere woorden, luchtkwaliteitseisen spelen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan één van de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan.

4.3.2 NSL

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Met het Derogatiebesluit heeft Nederland van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat tevens op 1 augustus 2009 van kracht geworden is, heeft ter onderbouwing gediend van de derogatie.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen Rijk, provincies en gemeenten, dat erop is gericht om in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) aan de grenswaarden te voldoen. De 'in betekenende mate (IBM)' projecten zijn meegenomen in de gebiedsgerichte programma's van het NSL. Deze projecten worden niet meer afzonderlijk beoordeeld op de effecten op de luchtkwaliteit. Het NSL heeft een looptijd van 5 jaar (tot augustus 2014).

De monitoring van het NSL vindt plaats met behulp van de 'Monitoringstool'. Met de 'Monitoringstool' wordt de voortgang van het NSL bewaakt. Jaarlijks wordt een monitoringsrapportage opgesteld. Als hieruit blijkt dat een maatregel minder effect heeft of een project juist meer luchtverontreiniging oplevert, vereist de systematiek van het NSL dat er extra maatregelen worden genomen.

De beoogde ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied Westflank Noord maken deel uit van het project Stationsgebied, waarvoor een structuurplan en een m.e.r. is opgesteld.

Ondanks dat het project is opgenomen in het NSL is een (onverplichte) Beoordeling luchtkwaliteit uitgevoerd (zie bijlage Beoordeling luchtkwaliteit bestemmingsplan Westflank Noord/ HOV, 4 april 2016). Op basis van de geraadpleegde Monitoringstool 2014 kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige bestemmingsplansituatie aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder a, van de Wet milieubeheer wordt voldaan.

4.3.3 Conclusie

In artikel 5.16, lid 1, van de Wet milieubeheer bestuursorganen zijn de gronden opgenomen, op basis waarvan bestuursorganen hun bevoegdheden (die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit) kunnen uitoefenen.

Het project komt overeen met hetgeen is opgenomen in de Projectenlijst NSL waarbij tevens op basis van het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat voldaan kan worden aan de gestelde wettelijke grenswaarden. Vanuit het aspect luchtkwaliteit bestaan geen belemmeringen om het bestemmingsplan vast te stellen: primair op basis van Wet milieubeheer, artikel 5.16, eerste lid onder d (onderdeel NSL) en secundair op basis van Wet milieubeheer, artikel 5.16, eerste lid onder a (voldoen aan de grenswaarden).

Uit oogpunt van luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het bestemmingsplan 1e herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied.

4.4 Geluid

4.4.1 Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object – hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

Het wettelijk kader voor wat betreft het aspect geluid voor het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord - HOV volgt voornamelijk uit de Wet geluidhinder. Dit geldt met name voor de nieuw te bouwen woningen. De HOV baan voor bus en tram zal onder een 30 km/uur regime vallen, de geluidsbelastingen die deze geluidsbronnen veroorzaken hoeven niet getoetst te worden aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zal de Wet geluidhinder wel als richtlijn gehanteerd worden.

Kort samengevat gelden de volgende grenswaarden bij nieuwbouw van woningen:

Railverkeerslawaai:

Voorkeursgrenswaarde: 55 dB, Maximaal toelaatbare ontheffing: 68 dB

Wegverkeer (binnenstedelijk):

Voorkeursgrenswaarde: 48 dB, Maximaal toelaatbare ontheffing: 63 dB

Industrielawaai

50 dB (spooemplacement)

Alvorens de berekende waarden van het wegverkeer te toetsen aan de geldende grenswaarden moet artikel 110g van de Wet geluidhinder toegepast worden. Het resultaat van berekening van de geluidbelasting vanwege het wegverkeer wordt met 5 dB verlaagd voor wegen waarvoor de snelheid 50 km per uur of minder bedraagt. Een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde is in het algemeen zonder meer toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht.

Een geluidsbelasting hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting is niet toelaatbaar.

Een geluidsbelasting in het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces. Dit afwegingsproces krijgt vorm in het hogere grenswaarde besluit voor geluid.

Algemeen geldt ten aanzien van de te verlenen hogere waarden, dat ze moeten passen binnen het geldende wettelijk kader en het gemeentelijk geluidsbeleid.

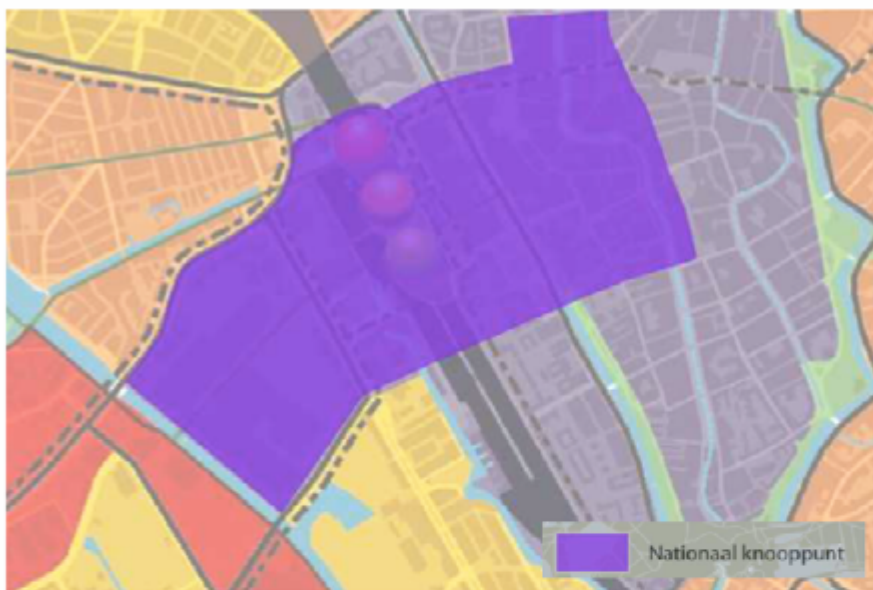
Dit houdt bijvoorbeeld in dat van elke woning tenminste 1 verblijfsruimte aan een geluidsluwe gevel is gelegen. Dit is een gevel met een geluidsbelasting lager dan 48 dB wegverkeerslawaai en 55 dB railverkeerslawaai. Daarnaast moet een eventueel aanwezige buitenruimte geluidsluw zijn.

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen conform het Bouwbesluit. Dit houdt in dat de overeenkomstig de NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied van een woning tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB, met een minimum van 20 dB. Dit geldt voor de geluidgevoelige ruimten binnen de woning.

4.4.2 Geluidnota gemeente Utrecht

Nieuw te bouwen woningen of appartementen met geluidsbelastingen die hoger zijn dan de voorkeurswaarden uit de Wet geluidhinder mogen niet gebouwd worden zonder een hogere waarde besluit. Het bevoegd gezag, de gemeente Utrecht heeft voor dergelijke situaties beleid opgesteld. In de geluidnota van de gemeente Utrecht is aangegeven onder welke voorwaarden zij ontheffing kan verlenen (voor het niet voldoen aan de voorkeurs grenswaarden). Daarbij is de belangrijkste voorwaarde het principe van de geluidsluwe gevel. Dit houdt in dat als de voorgevel te hoog belast is dat de achtergevel dan geen geluidsbelasting heeft die, voor welke bron dan ook, de voorkeurswaarde" overschrijdt. De voorwaarden uit de geluidnota zijn hieronder weergegeven.

Figuur 4.1 Gebiedsgerichte uitwerking voor geluidsbeleid (zie tabel 4.1 en 4.2)



Tabel 4.1. Voorwaarden aan hogere waarde procedure bij nieuwbouw van woningen

Eenheden uit Structuurvisie (figuur 4.1)	Voorwaarden		
	luwe gevel	woningindeling	buitenruimte
-gezoneerd industrieterrein	<i>geen eis</i>	<i>geen eis</i>	<i>geen eis</i>
-bedrijventerrein	<i>hoogste van de voorkeursgrenswaarde of de hogere waarde minus 10 dB</i>	<i>30-procent-eis</i>	<i>maximaal 5 dB meer dan op de luwe gevel</i>
-binnenhof Leidsche Rijn Park -centrum stedelijk milieu of -kenniscentrum -hoogstedelijk milieu accent wonen -gemengd stedelijk milieu -hoogstedelijk milieu accent werken -stedelijk en groenstedelijk woonmilieu -stedelijke groenstructuur	<i>voorkeursgrenswaarde</i>	<i>30-procent-eis</i>	<i>maximaal 5 dB meer dan op de luwe gevel</i>
-landelijk woonmilieu -groen buiten stedelijke groenstructuur	<i>voorkeursgrenswaarde</i>	<i>30-procent-eis</i>	<i>maximaal 5 dB meer dan op de luwe gevel</i>
-nationaal knooppunt	<i>hoogste van de voorkeursgrenswaarde of de hogere waarde minus 10 dB</i>	<i>30-procent-eis</i>	<i>maximaal 5 dB meer dan op de luwe gevel</i>

De voorkeursgrenswaarden voor nieuwe woningen zijn: wegverkeer 48 dB, railverkeer 55 dB en industrielawaai 50 dB(A). Voor andere geluidsgevoelige bestemmingen gelden afwijkende voorkeursgrenswaarden.

Afbeelding 4.1 Voorwaarden geluidsbeleid gemeente Utrecht

Specifiek voor het geluid van het spooreplacement is in de Geluidnota Utrecht (in paragraaf 4.3.3.) de volgende tekstpassage opgenomen.

" De gemeente Utrecht kiest nadrukkelijk voor woningen in het stationsgebied. Ruimte voor woningbouw ontstaat doordat het geluid van rijdende treinen op het emplacement wat betreft beleving vergelijkbaar is met het geluid van het doorgaande treinverkeer. Hierdoor is een minder strenge normstelling mogelijk zonder een wezenlijke toename van geluidshinder. De gewenste afstemming leidt tot de volgende stappen in het beleid voor het rijgeluid van treinverkeer op inrichtingen:

1. als het geluid van het doorgaand treinverkeer dominant is, dan wordt soepeler omgegaan met het rijgeluid van treinen die horen bij een inrichting;
2. de laagste voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai bij geluidsgevoelige bestemmingen (55 dB(A)) is in ieder geval toelaatbaar als geluidsniveau voor het rijgeluid van treinen die horen bij de inrichting;
3. als het rijgeluid van de inrichting meer dan 7 dB onder het geluid van het doorgaande treinverkeer (Bgs) blijft, mag dit meer dan 55 dB(A) veroorzaken. Het geluid van de treinen van de inrichting is dan akoestisch gezien verwaarloosbaar."

Bovenstaand beleid maakt het gemakkelijker om woningen te realiseren in de omgeving van een inrichting waar treinen rijden.

4.4.3 Situatie plangebied

De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd voor het maximale bouwvolume dat binnen het bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt. Binnen het bouwvlak zal nieuwbouw gerealiseerd worden. Dit betreft niet alleen woningbouw. Zo zullen er nergens beneden het 10 meter hoge 'Forumniveau' woningen worden gerealiseerd.

Op basis van de uitkomsten van het geluidsonderzoek kunnen de randvoorwaarden voor woningbouw vastgelegd worden. De projectontwikkelaar zal bij de uitwerking van het bouwplan moeten voldoen aan de kaders die het bestemmingsplan stelt.

Het onderzoeksgebied bezit verkeerskundig gezien een hoge mate van complexiteit. Verschillende geluidbronnen zijn van invloed:

1. Spoorweglawaai van alle treinen van en naar Utrecht Centraal (treinen in dienstregeling);
2. Tramlawaai en wegverkeerslawaai van busbanen en wegen;
3. Emplacementslawaai (rangerende treinen tussen emplacement Cartesiusweg en CS)

Deze bronnen worden navolgend behandeld.

4.4.4 Wegverkeerslawaai

Verkeer Westplein en bussen op HOV baan

De verkeersintensiteiten van de wegen zijn verkregen van de gemeente Utrecht. De aantallen zijn in onderstaande tabellen opgenomen. De intensiteiten zijn afkomstig uit het VRU 2.0 model (utr2.2 accres 2023). Dit is een prognose die is gegeven voor de toekomstige situatie vanaf 2025 uitgaande van een Westplein op maaiveld op de huidige locatie. Een bestemmingsplan vereist een planhorizon van tenminste 10 jaar na realisatie.

In onderstaande tabel is per weg en wegvak weergegeven wat de etmaalintensiteit is, waarmee de weg verhard is en welke maximale snelheid van toepassing is.

Id	Weg	Wegvak	etm-mvt	Verharding	Snelheid
1	Westplein	Croeselaan - Daalsetunnel	5873	DAB	50
2	Westplein	Daalsetunnel - Croeselaan	8671	DAB	50
3	Westplein	Damstraat - Croeselaan	9385	DAB	50
4	Westplein	Croeselaan - Damstraat	10339	DAB	50
5	Graadt van Roggeweg	vanaf Westplein	10166	DAB	50
6	Graadt van Roggeweg	richting Westplein	13034	DAB	50
7	Damstraat	nvt	0	DAB	50
8	Damstraat	Westplein - Kanaalstraat	3822	DAB	50
9	Kanaalstraat	Westplein - Damstraat	0	DAB	50
10	Kanaalstraat	Damstraat - Westplein	0	DAB	50
11	POS - Croeselaan	Westplein - Eindhalte	4777	DAB	50
12	POS - Croeselaan	Eindhalte - Westplein	2932	DAB	50
13	POS - Eindhalte westkant	richting Croeselaan	5392	DAB	30
14	POS - Eindhalte westkant	richting Westplein	79	DAB	30
15	Eindhalte noordkant	Eindhalte noordkant - eenrichting	3468	DAB	30
16	Eindhalte zuidkant en oostkant	Eindhalte zuidkant - eenrichting	3167	DAB	30
17	POS - toerit Wfn parkeergarage	Eindhalte - NH Hotel	2874	DAB	30
18	POS - toerit Wfn parkeergarage	NH Hotel - Eindhalte	3176	DAB	30
19	POS - toerit Wfn parkeergarage	NH Hotel - Parkeergarage Wfn	2793	DAB	30
20	POS - toerit Wfn parkeergarage	Parkeergarage Wfn - NH Hotel	3095	DAB	30
21	POS - expeditieweg lang HOV	eenrichtingsweg	217	DAB	30

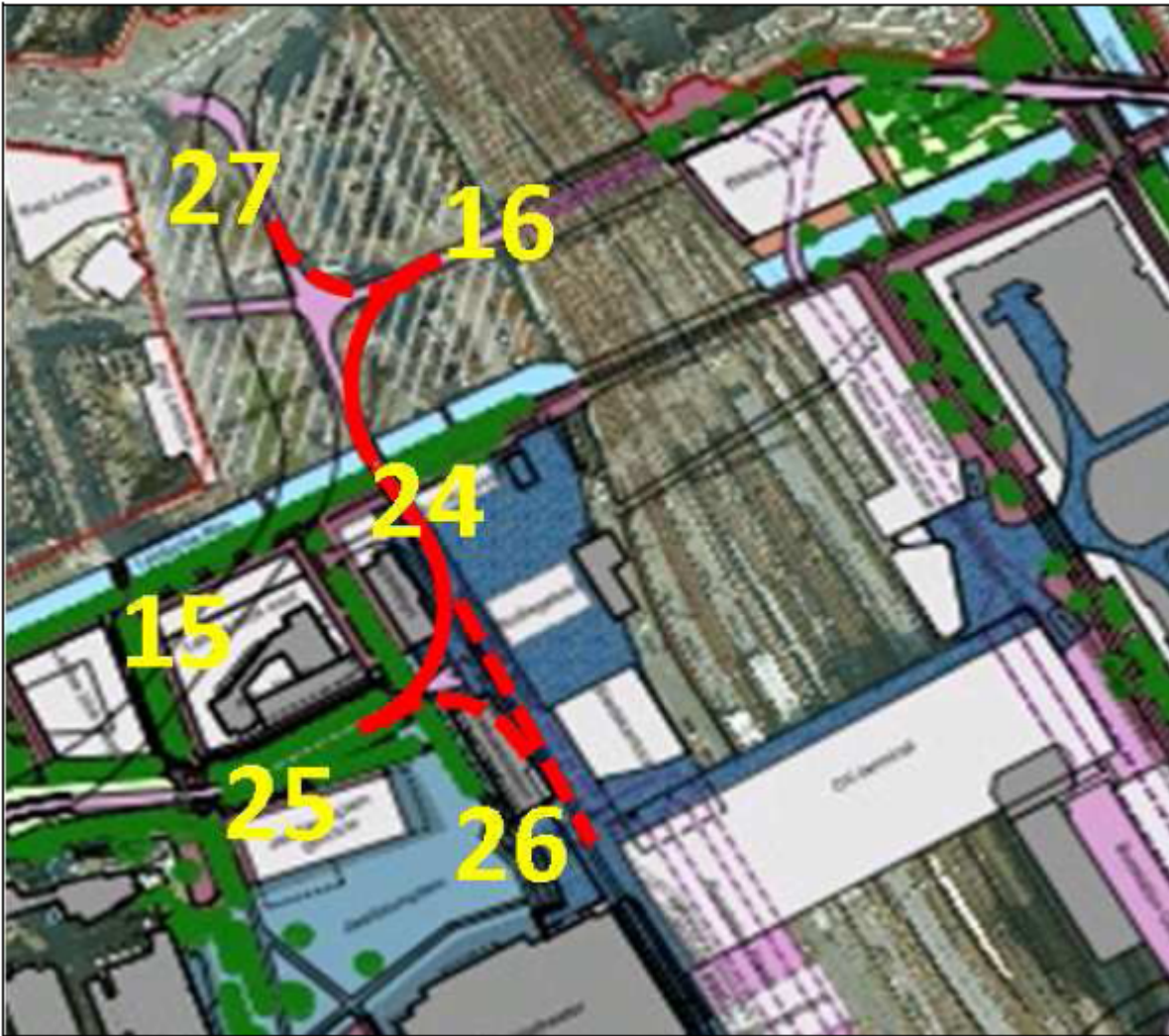
Tabel 4.1 Verkeersgegevens op de relevante wegvakken per rijrichting

De bovenvermelde wegen vallen voor wat betreft de beoordeling in twee verschillende groepen. Het geluid van de 30 km/u wegen worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening beoordeeld op de nieuwbouw, het geluid van de 50 km/u wegen wordt getoetst aan de wet geluidhinder omdat deze wegen allemaal een geluidszone hebben waarbinnen de Westflank noord nieuwbouw valt.

In het kader van de Wet geluidhinder is het Westplein en de Graadt van Roggeweg als een doorgaande weg beoordeeld. Hiermee wordt de geluidhinder correct beoordeeld.

Bussen op HOV-baan en in de omgeving

Het BRU heeft een opgave gedaan van de buslijnen in en om het plangebied. In afbeelding 4.2 zijn de relevante trajecten weergegeven. Dit is de toekomstige situatie, de bussen rijden dan niet meer over (de zuidzijde van) het Westplein. De buslijn door de Kanaalstraat is recentelijk gestopt/omgelegd.



Afbeelding 4.2 Busverkeerintensiteiten op HOV baan (prognose 2023 met knip in Croeselaan, zonder ondertunneling Westplein)

Trams

De eindhalte van de tram (de SUNIJ) ligt op dit moment op het Jaarbeursplein maar zal in de toekomst weer doorgetrokken worden via de Leidseveertunnel naar de oostkant van het spoor waar de Bieb++ gerealiseerd zal worden. Er zal een doorkoppeling naar de Uithoflijn gerealiseerd worden.

Er is in dit onderzoek rekening gehouden met deze doorkoppeling van SUNIJ en de Uithoflijn met materieel conform Uithoflijn (HOV o/d Zuid).

2025 Uitbreiding Uithoflijn en SUNIJ-lijn (fase 3)

Dit is een maatgevend model dat door TTK getoetst moet worden.

uurblok	werkdag	zaterdag	Zondag
05:30-06:30	4x/u N/IJ-OVT e*	-	-
06:30-09:00	10x/u N/IJ-Uithof d 10x/u OVT-Uithof d	4x/u N/IJ-Uithof e*	-
09:00-11:00	10x/u N/IJ-Uithof d 10x/u OVT-Uithof d	4x/u N/IJ-Uithof d 4x/u N/IJ-OVT d	4x/u N/IJ-Uithof e
11:00-19:00	10x/u N/IJ-Uithof d 10x/u OVT-Uithof d	4x/u N/IJ-Uithof d 4x/u N/IJ-OVT d	4x/u N/IJ-Uithof e**
19:00-22:00	4x/u N/IJ-Uithof e	4x/u N/IJ-Uithof e	4x/u N/IJ-Uithof e
22:00-00:30	4x/u N/IJ-Uithof e	4x/u N/IJ-Uithof e	4x/u N/IJ-Uithof e

* Wellicht verstandig om alvast dubbel te beginnen, zodat niet bijgeplaatst hoeft te worden tijdens de dienstuitvoering.

** Op koopzondagen /of drukke Jaarbeursdagen dubbel

Tabel 4.2 Exploitatiemodel Uithoflijn Bron: BRU Exploitatiemodel, tramlijn Uithof – Nieuwegein/IJsselstein 2018-2030 versie 18 oktober 2012 (NB: OVT = tram-aanlanding aan oostzijde)

De dienstregeling is t.b.v. het geluidsonderzoek omgerekend naar weekdaggemiddelde uurintensiteiten per beoordelingsperiode waarbij ook het aantal rekeneenheden relevant is. Een "e" in bovenstaande tabel geeft aan dat het een enkel tramstel betreft, een "d" is een dubbel tramstel en telt als twee rekeneenheden. De trams rijden op doordeweekse dagen overdag met een frequentie van 10 x per uur. Het zijn dubbele tramstellen, zodoende is gerekend met 20 stellen per uur per richting. De aantallen rekeneenheden zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Dag (07u–19u)	Avond (19u–23u)	Nacht (23u–07u)
15,8	4	2

Tabel 4.3: Gemiddeld aantal rekeneenheden per uur per richting

Berekening geluidsemisseries trams

Het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMV 2012) bevat een rekenmethode voor trams als onderdeel van wegverkeer. Deze methode is echter niet toegesneden op modern materieel dat veel stiller is dan het oude materieel.

Ten opzichte van het huidige moderne trammaterieel geeft het RMV 2012 veel te hoge waarden. In de omgeving van de Westflank Noord zal de bovenbouw van de tram vergelijkbaar zijn met 'rail in asfaltbeton' (ingegoten spoor), waardoor het aantal bakken (tramstellen) door 10 gedeeld kan worden. Deze methodiek is eerder toegepast voor bestemmingsplannen als de Bieb++ (Smakkelaarsveld) en de HOV o/d Zuid. Voor de situatie met een gesloten baan (asfalt e.d.) zou zeker met een 10 dB lagere waarde kunnen worden gerekend. De werkelijke emissie van het nieuwe materieel is benaderd door wel met de standaard te rekenen maar tegelijkertijd de tramaantallen te reduceren.

4.4.5 Spoorweglawaai

Om het spoorweglawaai te berekenen is een prognose gehanteerd van de aantallen treinen rond Utrecht CS. Hiervoor wordt voor nieuwbouwlocaties gebruik gemaakt van de zogenaamde GPP prognose. In de omgeving van Utrecht zijn echter voorbereidingen gaande voor een modernisering en intensivering van het spoorwegverkeer. Naar verwachting zal hiervoor in 2013 een tracebesluit worden vastgesteld. Hiervoor is door ProRail een specifieke prognose beschikbaar gesteld ("Prognose DSSU Reizigers: PHS Maatwerk 6/6 B2, Goederen: 2/2/2 HV2030v12").

Voor geluidsberekeningen gaat het niet alleen om de aantallen treinen maar ook om het type trein en de samenstelling per trein. Dit resulteert in aantallen bakken per uur, per richting en per periode (dag-, avond- en nachtperiode). De gehanteerde intensiteiten per categorie per richting voor de treinen aan de noordzijde van Utrecht CS staan weergegeven in tabel 4.4.

Voor de ligging van de sporen is gebruik gemaakt van het vigerende ontwerp van het DSSU sporenplan (C30-AMO-AU-1100927 versie 0.3). Het (voegloze) spoor zal in de toekomstige situatie volledig op betonnen dwarsliggers liggen.

De snelheidsprofielen zijn ter hoogte van de Westflank Noord redelijk vlak. De snelheid van de reizigerstreinen bedraagt 40 tot 60 km/uur. Goederentreinen vanuit Amsterdam rijden maximaal 80 km/uur en 60 km/uur in de omgekeerde richting.

Van	Naar	Trein- categorie	Gemiddeld aantal eenheden per uur per richting		
			Dag	Avond	Nacht
Amsterdam	Utrecht	4	4.34	4.73	2.96
		8	117.68	103.20	33.17
		9	1.00	1.00	0.32
		11	17.34	18.92	11.82
Woerden	Utrecht	3	11.12	9.60	3.09
		4	0.42	0.46	0.28
		8	94.55	81.60	26.23
		11	1.68	1.84	1.12
Amersfoort	Utrecht	3	20.34	19.20	6.17
		4	0.42	0.46	0.28
		8	85.70	75.60	24.30
		11	1.68	1.84	1.12

Tabel 4.4: Treinintensiteiten toekomstige situatie (rekeneenheden per uur per richting), gedurende de dag-, avond- en nachtperiode

4.4.6 Industrielawaai (Emplacement)

Het emplacement strekt zich uit vanaf de Bleekstraat in het zuidoosten tot aan de Cartesiusweg in het noordwesten; inclusief de stationslocatie. Het emplacement is een inrichting die valt onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Onder de activiteiten van het emplacement vallen o.a. het warmdraaien, wassen en stallen van treinen in de nacht en het rijden van en naar deze overstandlocaties. Deze rijbewegingen vallen niet onder het doorgaande treinverkeer dat onder de Wet geluidhinder valt. Het geluidsmodel van het 'Emplacement Utrecht CS' en 'Cartesiusweg' is in beheer bij ProRail. Met behulp van dit model is getoetst hoeveel geluid er op de nieuwbouwlocatie Westflank Noord te verwachten is. Voor de uitgangspunten die bij dat geluidsmodel horen wordt verwezen naar de vigerende Wm-vergunning uit 2006. Bij die vergunning horen vaste toetspunten direct nabij de inrichting. Als de nieuw te bouwen woningen passen binnen de grenswaarden en gemeentelijk geluidbeleid dan zal het emplacement niet beperkt worden in zijn exploitatie, en zal het geluid op de woningen ondergeschikt zijn aan het spoorweglawaai. Er kan dan gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening.

De geluidsbelastingen op het plan vanwege het emplacement zijn over het algemeen verwaarloosbaar t.o.v. de geluidsbelastingen ten gevolge van het doorgaande spoor. Alleen voor het meest zuidelijke bouwvlak –langs de VL-post- wordt momenteel niet aan het gemeentelijk beleid voldaan; er kan daar niet zonder meer over een goede ruimtelijke ordening worden gesproken. Echter, aangezien als gevolg van DSSU aanpassingen aan het emplacement gerealiseerd zullen worden is het de verwachting dat de geluidsniveaus ten gevolge van het emplacement met deze aanpassingen worden gereduceerd. Er kan dan vermoedelijk *wel* worden voldaan aan het gemeentelijk geluidsbeleid.

Bij het indienen van een omgevingsvergunning moet getoetst worden aan alle regels in het bestemmingsplan, inclusief het gemeentelijk geluidsbeleid. Op dat moment zal opnieuw gekeken worden in hoeverre de maximale geluidsbelasting van het emplacement voldoet aan de gemeentelijke beleidsnorm. Indien de aanpassingen aan het emplacement t.g.v. DSSU geluidstechnisch niet voldoende soelaas bieden kan het toepassen van bouwkundige maatregelen (zoals balustradeschermen of een dove gevel) het emplacementsgeluid op de gevel reduceren tot maximaal 55 dB(A).

4.4.7 Cumulatie

Voor de nieuwbouw binnen het plangebied is een bouwvlak gedefinieerd en daarop is bebouwing geprojecteerd (maximale bouwvolume), de geluidsbelastingen daarop wordt berekend voor alle geluidsbronnen. De hoogte van de waarneempunten is afhankelijk van de hoogte van de bebouwing. Vanwege de grote bouwhoogte zijn niet alle bouwlagen berekend maar wel, afhankelijk van de hoogte van het gebouw, in stappen van 3, 5 of 10 meter zodat de variatie van de geluidsbelasting over de gevels voldoende inzichtelijk is.

Het geluid op de bestaande bebouwing hoeft alleen berekend te worden voor de nieuw aan te leggen HOV baan. De situatie Westplein en het spoor veranderen immers niet ten gevolge van dit bestemmingsplan.

4.4.8 Conclusie

Tramlawaai en wegverkeerslawaai van busbanen en wegen

Ondanks de lage rijsnelheid van trams en bussen zijn de geluidsbelastingen op de nieuwbouw relatief hoog. Bron- of overdrachtsmaatregelen om de geluidsbelastingen te verlagen zijn hier in feite niet mogelijk. De enige mogelijkheid is stil asfalt. Daarmee valt slechts maximaal 3 dB te reduceren. Stil asfalt is bovendien minder belastbaar en wordt normaliter niet op dergelijke stedelijke wegen toegepast.

De toekomstige geluidsbelastingen hebben daarom met name bouwkundige gevolgen. Onder een goede ruimtelijke ordening wordt normaliter namelijk ook verstaan dat de kwaliteit van de geluidwering van de gevels zodanig moet zijn dat binnen in de woningen voldaan wordt aan de normen uit het Bouwbesluit. In deze situatie zou een geluidwering van 35 dB gerealiseerd moeten worden. Voor de zijgevels zijn minder zware geluidwerende voorzieningen vereist.

De hoogste geluidsbelasting bedraagt 68 dB (zonder aftrek) aan de Mineurslaanzijde. Omdat voor een goede ruimtelijke ordening een vergelijking met de Wet geluidhinder gemaakt wordt kan geconcludeerd worden dat hier ondanks een cumulatieve benadering van de gezoneerde wegen nog net voldaan wordt aan de maximale ontheffingswaarde ingevolge de Wet geluidhinder (63+5 dB).

Voor de omliggende, verder weg gelegen bestaande bebouwing zijn de geluidsbelastingen vanwege de HOV lager en zijn ondergeschikt aan de belasting ten gevolge van het Westplein.

De HOV-geluidsbelastingen aan de Leidseveerzijde zijn wel hoger dan die ten gevolge van het verkeer op het Westplein maar blijven nog ruimschoots onder de maximale ontheffingswaarde. Geconcludeerd kan worden dat de HOV een bijdrage levert die zodanig is dat hij past in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De geluidsbelastingen vanwege verkeer Westplein en de overige wegen in de omgeving op de nieuwbouw Westflank Noord zijn verwaarloosbaar vergeleken met de belastingen t.g.v. de HOV en de nabijgelegen 30 km/uur-wegen.

Wegverkeerslawaai

Bij overschrijdingen van grenswaarden zijn geluidsluwe gevels vereist indien er geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd worden. Deze voorwaarde is lastiger realiseerbaar indien de geluidsbronnen van meerdere kanten komen en vooral als het verschillende geluidsbronnen betreft. Bijvoorbeeld een overschrijding vanwege spoorweglawaai op de voorgevel en een overschrijding vanwege wegverkeerslawaai op de achtergevel maakt het onmogelijk om een geluidsluwe gevel te realiseren. De gemeente zal hiervoor geen ontheffing kunnen verlenen tenzij er maatregelen getroffen worden die de geluidsbelasting op een of meerdere gevels verlagen, bijvoorbeeld in de vorm van balustradeschermen.

Maatregelen aan de bron of in de overdracht zijn vrijwel niet mogelijk omdat de bebouwing hoog is en er veel sporen van invloed zijn. Overkapping van de sporen zou een uiterste mogelijkheid zijn maar is in de praktijk niet realiseerbaar. Voor alle overschrijdingen zal daarnaast extra aandacht aan de geluidswering van de gevels besteed moeten worden. Uiteindelijk moet per appartement gegarandeerd kunnen worden dat het geluidsniveau binnen in de woningen voldoet aan het Bouwbesluit.

Industrielawaai (Emplacement)

Uit de berekeningen volgt dat de geluidsbelasting van het emplacement op het gebouw dat het dichtst bij het spoor staat maximaal 60 dB(A) bedraagt. Inhoudelijk betekent dit dat het geluid van het emplacement als ondergeschikt gezien mag worden omdat voldaan wordt aan het geluidbeleid van de gemeente Utrecht. Het emplacementslawaai veroorzaakt namelijk een 7 dB lagere geluidsbelasting dan het spoorweglawaai.

Spoorweglawaai

Zoals verwacht wordt de spoorzijde van WFN zwaar belast, met als hoogste geluidsbelasting 67 dB. Dit is 1 dB onder de maximale ontheffingswaarde. De achtergevels t.o.v het spoor hebben een geluidsbelasting van 53 dB of lager. Daarmee zijn deze gevels voor wat betreft spoorweglawaai geluidsluw.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat inzicht gegeven moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkelingen die concreet mogelijk gemaakt worden binnen het bestemmingsplan moeten (economisch) uitvoerbaar zijn en gerealiseerd kunnen worden.

De vastgoedontwikkeling Westflank Noord

Het bestemmingsplan moet de ruimtelijke voorwaarden creëren voor een verantwoorde commerciële ontwikkeling van het beoogde woningbouw-, kantoren- en parkeerprogramma. Dat is naar mening van NS Stations mogelijk. De financiële afdracht betreffende het kantoorprogramma van NS Stations aan de gemeente is vastgelegd in de Bilaterale Ontwikkel Overeenkomst en heeft betrekking op de exploitatiebijdrage vanuit NS Stations in het kader van het kostenverhaal. Dit is in het kader van het bestemmingsplan nader vastgelegd in de Bilaterale Project Overeenkomst (BPO) voor fase 2 en 3. Bij de uitwerking van de bouwplannen die op basis van dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn nadere afspraken vastgelegd over (de financiering van) de (tijdelijke) maatregelen in de openbare ruimte die noodzakelijk zijn om te komen tot de beoogde vastgoedontwikkeling. Ook zijn afspraken vastgelegd over het beheer van de semi-openbare ruimte (collectief-publiek).

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat de economische uitvoerbaarheid voldoende is aangetoond en de realisatie van het plan is gewaarborgd. Het kostenverhaal is enerzijds door middel van de Anterieure overeenkomst verzekerd en anderzijds vastgelegd in de Grondexploitatie Stationsgebied en projectbegroting Uithoflijn.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze burgers en belanghebbenden bij het plan zijn betrokken en hoe zij hierop hebben kunnen reageren.

5.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Per brief van 1 april 2016 heeft de provincie aangegeven geen aanleiding te zien om opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013.

De waterbeheerder heeft per brief van 28 mei 2013 positief geadviseerd op het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied. Met de herziening wijzigt de waterhuishoudkundige situatie niet.

Het advies van de wijkraad zal behandeld worden na de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Inleiding

Deze herziening 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.

6.2 Planvorm

Deze herziening heeft uitsluitend betrekking op het bestemmingsvlak dat in bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied de bestemming Gemengd heeft en strekt er uitsluitend toe om de maximaal toegestane bruto vloeroppervlakte voor wonen te vergroten tot 31.000m². De herziening voorziet voor wat betreft deze bestemming in een wijziging van de maximaal toegestane bruto vloeroppervlakte die in tabel 1, in artikel 3.4.3 van de planregels, met betrekking tot de functie Wonen is opgenomen.

Daarnaast wordt met deze herziening een regeling met betrekking tot woonvorming en omzetten in het bestemmingsplan opgenomen en wordt de regeling met betrekking tot parkeren geactualiseerd. De verbeelding blijft ongewijzigd.

6.3 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde herziening van het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, westflank Noord-HOV, Stationsgebied.

Artikel 1.1 Begrippen

Aan artikel 1 van het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord HOV, Stationsgebied wordt de begripsomschrijving van 'woonvorming' toegevoegd. Voor een toelichting op dit begrip wordt verwezen naar de toelichting op artikel 1.3 (Algemene bouwregels).

Artikel 1.2 Gemengd

In de tabel van artikel 3.4.3 van bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord HOV, Stationsgebied wordt de maximaal toegestane brutovloeroppervlakte van 25.000m² gewijzigd in: 31.000m². Hiermee wordt de beoogde toename van brutovloeroppervlakte voor de functie wonen mogelijk gemaakt.

Artikel 1.3 Algemene bouwregels

Aan artikel 11 van bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord HOV, Stationsgebied wordt lid 11.2 toegevoegd. Dit neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren. Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen. 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 b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

Omzetting en woningvorming

Aan Artikel 11 van bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord HOV, Stationsgebied wordt lid 11.3 toegevoegd. Hierin is het in 2015 vastgestelde beleid over omzetting en woningvorming vertaald in een regeling. In paragraaf 2.3 (Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting) is de beleidsmatige achtergrond kort toegelicht. De regels in dit lid zien, met toepassing

van 3.1.2 lid 3 Besluit ruimtelijke ordening, op het in stand houden van een goed woon- en leefklimaat.

Lid d onder a verbiedt woningvorming en omzetting. Met woningvorming wordt bedoeld: een woning door bouwkundige splitsing zodanig opdelen dat nieuwe woningen ontstaan die afzonderlijk verhuurd kunnen worden of waarop een appartementsrecht gevestigd kan worden. De definitie van woningvorming wijkt enigszins af van de definitie die in het huisvestingsbeleid wordt gehanteerd. In dat beleid wordt namelijk een onderscheid gemaakt in woningvorming door het creëren van verhuurbare wooneenheden en in kadastrale splitsing. Ruimtelijk gezien is dat onderscheid niet relevant en wordt alleen het resultaat, namelijk: meer woningen, in ogenschouw genomen. Met omzetting wordt bedoeld het veranderen van een (zelfstandige) woning in een woning waar kamerverhuur (onzelfstandige bewoning) plaatsvindt.

Het verbod onder a kan met een omgevingsvergunning voor het afwijken als bedoeld onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wet algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) toegestaan worden. Een dergelijke vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, wat betekent dat de te veranderen woning groot genoeg is, de te vormen woningen groot genoeg zijn of de omgezette woonruimte voldoende ruimte biedt per persoon en de overlast voor de directe burens door luchtgeluid aanvaardbaar is. Ook moet voldaan worden aan de algemene leefbaarheidseisen die in dezelfde beleidsregels te vinden zijn, als hulpmiddel bij de beoordeling in hoeverre er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt.

Artikel 1.4 Algemene gebruiksregels

Het vormen en omzetten van woningen is soms ook mogelijk zonder dat er een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is. Aan artikel 12 van bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord HOV, Stationsgebied wordt daarom lid 12.2 toegevoegd. Hierin is het verbod van artikel 11.3 van het bestemmingsplan als gebruiksverbod opgenomen. De werking van dit artikel is verder overeenkomstig het voorgaande artikel.

Artikel 1.5 Overige regels

Artikel 15 lid 2 van bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord HOV, Stationsgebied komt te vervallen. Het parkeren wordt geregeld in artikel 11 van het bestemmingsplan.

De overgangs- en slotbepalingen van hoofdstuk 2 bevatten de onderstaande 2 bepalingen.

Artikel 2 Overgangsrecht

In het nieuwe Besluit op de 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.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wabo die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Wel kan met een beroep op het overgangsrecht een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is reeds aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Gezien het voorgaande is in de overgangsbepaling opgenomen dat het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is uiteraard mede afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik reeds zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 3 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Externe veiligheid - BP WFN, Stationsgebied

Rapportage

BP WFN (+ 6000 m2 wonen), Stationsgebied

Versie: 2.3.0 Build: 535

Releasedatum: 14-11-2013

Datum: 23-11-2015, tijd: 12:20:14

1 Projectgegevens

1.1 Samenvatting

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Projectnaam	BP WFN (+ 6000 m2 wonen), Stationsgebied	
Omschrijving	BP WFN (+ 6000 m2 wonen), Stationsgebied	
Modaliteit	Spoor	
Weerfile	Soesterberg	
Totale lengte van de route	3643	m
Berekend	Groepsrisico's	
Gemiddelde afstand tot de contouren		
Contour	Afstand	
1/j	m	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	Niet aanwezig	
10-8	Niet aanwezig	
Oppervlak onder de contouren		
Contour	Oppervlak	
1/j	m ²	
10-5	Niet aanwezig	
10-6	Niet aanwezig	
10-7	Niet aanwezig	
10-8	Niet aanwezig	

1.2 Versies

Onderdeel	Versie	Datum
RBM_II.exe	2.3.0 Build: 535	14/11/2013
Parameters	1.3.	14/11/2013
Weer	1.0	24-8-2012
Scenariobestand	nvt	24-8-2012
Stoffenbestand	Niet ingevuld	24-8-2012
Helpbestand	2.2	24-8-2012
Systeemdatum	-	23-11-2015

1.3 Werkgebied

Punt	X-waarde	Y-Waarde
Linksonder	129000	450000

Rechtsboven 141000 462000

1.4 Algemene gegevens

Eigenschap	Waarde
Projectnaam	BP WFN (+ 6000 m2 wonen), Stationsgebied
Omschrijving	O.a. woningen, kantoren, DH, horeca
Extra informatie	Geen informatie
Projectcode	Niet ingevuld
Datum afronding	20/11/2015
Uitgevoerd door	
Analist	J. van Berkel
Telefoon	030-2582990
E-mail	j.vanberkel@rudutrecht.nl
Bedrijf	RUD Utrecht
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld
In opdracht van	
Naam	Gemeente Utrecht
Telefoon	Niet ingevuld
E-mail	Niet ingevuld
Organisatie contactpersoon	Niet ingevuld
Postadres	Niet ingevuld
Postcode	Niet ingevuld
Plaats	Niet ingevuld

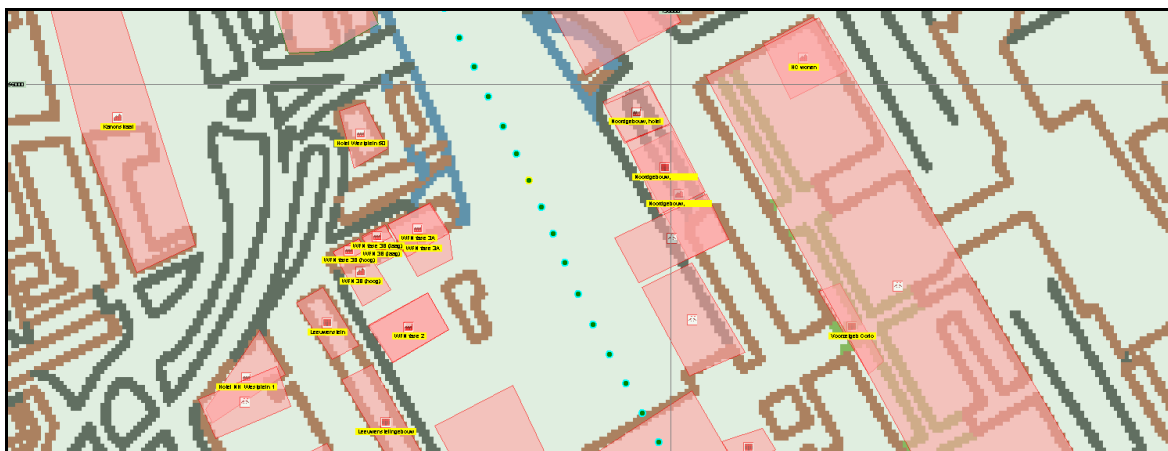
1.4.1 Weer: Soesterberg

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Weerstation	Soesterberg	
Specificaties	CPR 18E pag. 4.34	
Aantal windrichtingen	12	
Aantal weersklassen	6	
Begin van de dag (hh:mm)	08:00	
Begin van de nacht (hh:mm)	18:30	
Meteo gegevens		
Meteo gegevens		
Weerstabili	B D D D E F	
Windsnelh	m/s 3,0 1,5 5,0 9,0 5,0 1,5	
6:0	o/o 2,000 1,500 2,600 1,500 0,000 0,000	
0:1	o/o 3,700 1,700 2,900 1,400 0,000 0,000	
1:1	o/o 2,200 1,200 1,700 1,000 0,000 0,000	
1:2	o/o 2,300 1,100 1,600 1,200 0,000 0,000	
2:2	o/o 1,600 1,000 1,400 0,500 0,000 0,000	
2:3	o/o 1,300 1,300 1,800 0,600 0,000 0,000	
3:3	o/o 1,500 2,000 3,000 1,200 0,000 0,000	
3:4	o/o 1,700 2,500 5,400 3,500 0,000 0,000	
4:4	o/o 1,400 1,600 4,700 5,200 0,000 0,000	
4:5	o/o 1,500 1,600 3,800 4,800 0,000 0,000	
5:5	o/o 1,600 1,300 4,000 2,700 0,000 0,000	
5:6	o/o 1,000 1,100 2,200 1,600 0,000 0,000	

Meteo gegevens

Weerstabili		B	D	D	D	E	F
Windsnelh	m/s	3,0	1,5	5,0	9,0	5,0	1,5
6:0	o/o	0,000	1,400	1,000	0,300	0,400	2,200
0:1	o/o	0,000	2,200	2,000	0,500	1,300	4,100
1:1	o/o	0,000	1,400	1,700	0,700	1,100	3,000
1:2	o/o	0,000	1,500	1,700	0,700	1,400	3,300
2:2	o/o	0,000	1,400	1,000	0,200	0,500	2,600
2:3	o/o	0,000	2,000	1,800	0,600	0,500	3,100
3:3	o/o	0,000	3,100	2,700	1,100	0,700	3,600
3:4	o/o	0,000	3,000	4,300	2,700	1,000	3,000
4:4	o/o	0,000	2,000	3,500	3,300	0,700	1,800
4:5	o/o	0,000	1,900	2,100	1,800	0,600	1,900
5:5	o/o	0,000	1,300	1,200	0,700	0,300	1,600
5:6	o/o	0,000	1,200	1,100	0,400	0,200	1,500

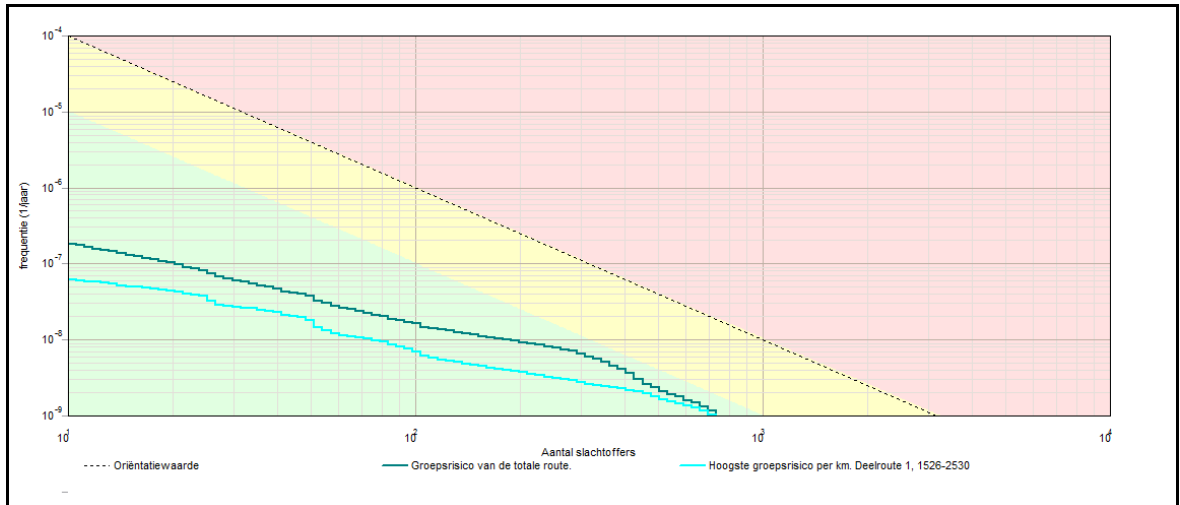
2 Situatie plot + PR-contouren



Figuur 1

3 Groepsrisico's

3.1 Groepsrisicocurve



3.1.1 Kenmerken van het berekende groepsrisico

Eigenschap	Waarde
Naam GR-curve	Groepsrisico van de totale route.
Normwaarde (N:F)	0,00068 (404 : 4,1E-009)
Max. N (N:F)	735 (735 : 1,2E-009)
Max. F (N:F)	1,8E-007 (11 : 1,8E-007)
Naam GR-curve	Hoogste groepsrisico per km. Deelroute 1, 1526-2530
Normwaarde (N:F)	0,00057 (696 : 1,2E-009)
Max. N (N:F)	735 (735 : 1,0E-009)
Max. F (N:F)	6,3E-008 (11 : 6,3E-008)

4 Route en transportgegevens

4.1 Spoorroute: 71003<1>

Eigenschap	Waarde	Unit			
Omschrijving	71				
Type spoorwegtraject	Hoge snelheid				
Breedte	9	m			
Frequentie (1/vtg.km)	6,072E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Niet waar				
Coördinaten					
X (rdm)	Y (rdm)				
m	m				
134684,14	457177,28				
135262,78	456590,94				
Transport van voorgaand traject	Niet waar				
Transport					
Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek	Aantal C3 wagons
	1/jaar		o/o	o/o	
A (brandbare gassen)	600	SKW druk	33	71,4	0

B2 (giftige gassen)	200	(bonte trein) SKW druk (bont trein)	33	71,4	2
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels		Ja			
Lengte		824			m

4.2 Spoorroute: 71004

Eigenschap	Waarde		Unit		
Omschrijving	71				
Type spoorwegtraject	Hoge snelheid				
Breedte	49		m		
Frequentie (1/vtg.km)	6,072E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar				
Coördinaten					
X (rdm)	Y (rdm)				
m	m				
	135262,78	456590,94			
	135281,02	456574,69			
	135319,22	456544,47			
	135344,94	456528,55			
Transport van voorgaand traject	Waar				
Transport					
Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o	Aantal C3 wagons
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	2
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels		Ja			
Lengte		103			m

4.3 Spoorroute: 71005

Eigenschap	Waarde				Unit
Omschrijving	71				
Type spoorwegtraject	Hoge snelheid				
Breedte	74				m
Frequentie (1/vtg.km)	6,072E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar				
Coördinaten					
X (rdm)	Y (rdm)				
m	m				
135344,94	456528,55				
135360,70	456518,80				
135380,48	456508,96				
135427,75	456487,50				
135462,66	456472,23				
135496,12	456456,23				
135520,85	456443,14				
135545,94	456429,32				
135583,03	456406,04				
135605,22	456389,32				
135635,13	456362,78				
135656,41	456341,03				
135658,04	456339,05				
Transport van voorgaand traject	Waar				
Transport					
Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek	Aantal C3 wagons
	1/jaar		o/o	o/o	
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	2
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels	Ja				
Lengte	369				m

4.4 Spoorroute: 71005<1>

Eigenschap	Waarde				Unit
Omschrijving	71				
Type spoorwegtraject	Lage snelheid				
Breedte	74				m
Frequentie (1/vtg.km)	4,664E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar				
Coördinaten					
X (rdm)	Y (rdm)				

m		m				
135658,04		456339,05				
135680,50		456311,80				
135701,28		456294,64				
Transport van voorgaand traject		Niet waar				
Transport						
Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o	Aantal C3 wagons	
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0	
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	0,99	
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT	
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT	
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT	
Wissels		Ja				
Lengte		62				m

4.5 Spoorroute: 71006

Eigenschap	Waarde	Unit			
Omschrijving	71				
Type spoorwegtraject	Lage snelheid				
Breedte	74	m			
Frequentie (1/vtg.km)	4,664E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar				
Coördinaten					
X (rdm)	Y (rdm)				
m		m			
135701,28		456294,64			
135710,69		456277,58			
135721,37		456257,22			
135741,73		456224,17			
135770,77		456180,78			
135822,51		456079,30			
135841,20		456043,59			
135857,00		456012,47			
135869,70		455986,52			
135883,18		455958,48			
Transport van voorgaand traject		Waar			
Transport					
Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o	Aantal C3 wagons
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	0,99
C3 (zeer	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT

brandbare vloeistoffen)					
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels		Ja			
Lengte		383			m

4.6 Spoorroute: 71007

Eigenschap	Waarde			Unit	
Omschrijving	71				
Type spoorwegtraject	Lage snelheid				
Breedte	99			m	
Frequentie (1/vtg.km)	4,664E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar				
Coördinaten					
X (rdm)	Y (rdm)				
m	m				
135883,18	455958,48				
135905,58	455912,54				
135918,88	455881,28				
Transport van voorgaand traject	Waar				
Transport					
Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek	Aantal C3 wagons
	1/jaar		o/o	o/o	
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	0,99
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels		Ja			
Lengte		85			m

4.7 Spoorroute: 71008

Eigenschap	Waarde			Unit
Omschrijving	71			
Type spoorwegtraject	Lage snelheid			
Breedte	124			m
Frequentie (1/vtg.km)	4,664E-008			
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar			
Coördinaten				
X (rdm)	Y (rdm)			
m	m			

135918,88	455881,28
135928,81	455856,27
135942,63	455826,50
135996,18	455731,75
136067,83	455607,22
136074,37	455592,79
136088,98	455555,04

Transport van voorgaand traject Waar

Transport

Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o	Aantal C3 wagons
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	0,99
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT

Wissels

Ja

Lengte

369

m

4.8 Spoorroute: 71009

Eigenschap	Waarde	Unit
Omschrijving	71	
Type spoorwegtraject	Lage snelheid	
Breedte	99	m
Frequentie (1/vtg.km)	4,664E-008	
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar	
Coördinaten		
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
136088,98	455555,04	
136106,85	455516,45	
136124,90	455479,18	
136144,12	455443,36	

Transport van voorgaand traject

Waar

Transport

Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o	Aantal C3 wagons
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	0,99
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer	33	71,4	NVT

D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	giftige vloeistof SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels		Ja			
Lengte		125			m

4.9 Spoorroute: 71010

Eigenschap	Waarde		Unit		
Omschrijving	71				
Type spoorwegtraject	Lage snelheid				
Breedte	99		m		
Frequentie (1/vtg.km)	4,664E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar				
Coördinaten					
X (rdm)	Y (rdm)				
m	m				
136144,12	455443,36				
136167,70	455401,43				
136189,77	455363,44				
136241,95	455271,57				
136282,75	455198,49				
Transport van voorgaand traject	Waar				
Transport					
Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o	Aantal C3 wagons
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	0,99
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels		Ja			
Lengte		281			m

4.10 Spoorroute: 71010<1>

Eigenschap	Waarde		Unit
Omschrijving	71		
Type spoorwegtraject	Hoge snelheid		
Breedte	99		m
Frequentie (1/vtg.km)	6,072E-008		
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar		
Coördinaten			
X (rdm)	Y (rdm)		
m	m		
136282,75	455198,49		

136337,66		455101,69				
136440,95		454925,07				
Transport van voorgaand traject		Niet waar				
Transport						
Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek	Aantal C3 wagons	
	1/jaar		o/o	o/o		
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0	
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	2	
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT	
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT	
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT	
Wissels		Ja				
Lengte		316				m

4.11 Spoorroute: 71011

Eigenschap	Waarde	Unit				
Omschrijving	71					
Type spoorwegtraject	Hoge snelheid					
Breedte	74	m				
Frequentie (1/vtg.km)	6,072E-008					
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar					
Coördinaten						
X (rdm)	Y (rdm)					
m	m					
136440,95	454925,07					
136465,62	454886,31					
136477,27	454867,87					
Transport van voorgaand traject		Waar				
Transport						
Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek	Aantal C3 wagons	
	1/jaar		o/o	o/o		
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0	
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	2	
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT	
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT	
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT	
Wissels		Ja				
Lengte		68				m

4.12 Spoorroute: 71012

Eigenschap	Waarde				Unit
Omschrijving	71				
Type spoorwegtraject	Hoge snelheid				
Breedte	74				m
Frequentie (1/vtg.km)	6,072E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar				
Coördinaten					
X (rdm)	Y (rdm)				
m	m				
136477,27	454867,87				
136482,69	454859,20				
136505,60	454823,55				
136520,38	454802,67				
136537,18	454781,01				
Transport van voorgaand traject	Waar				
Transport					
Stof	Aantal transp.	Transp. middel	Transp. overdag	Transp. werkweek	Aantal C3 wagons
	1/jaar		o/o	o/o	
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	2
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels		Ja			
Lengte		106			m

4.13 Spoorroute: 71013

Eigenschap	Waarde				Unit
Omschrijving	71				
Type spoorwegtraject	Hoge snelheid				
Breedte	49				m
Frequentie (1/vtg.km)	6,072E-008				
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar				
Coördinaten					
X (rdm)	Y (rdm)				
m	m				
136537,18	454781,01				
136551,66	454765,16				
136581,72	454731,72				
136606,84	454705,76				
Transport van voorgaand traject	Waar				
Transport					

Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o	Aantal C3 wagons
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	2
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels		Ja			
Lengte		103			m

4.14 Spoorroute: 71014

Eigenschap	Waarde	Unit
Omschrijving	71	
Type spoorwegtraject	Hoge snelheid	
Breedte	9	m
Frequentie (1/vtg.km)	6,072E-008	
Beginpunt is eindpunt voorgaand traject	Waar	
Coördinaten		
X (rdm)	Y (rdm)	
m	m	
136606,84	454705,76	
136619,61	454692,56	
136665,33	454649,17	
136693,80	454624,73	
136721,42	454602,18	
136738,14	454589,90	
136750,15	454581,41	
136774,23	454565,80	
136826,29	454535,21	
136842,88	454525,77	
136860,54	454515,57	
136931,23	454475,92	
136947,48	454466,07	
136974,57	454449,33	

Transport van voorgaand traject

Waar

Transport

Stof	Aantal transp. 1/jaar	Transp. middel	Transp. overdag o/o	Transp. werkweek o/o	Aantal C3 wagons
A (brandbare gassen)	600	SKW druk (bonte trein)	33	71,4	0
B2 (giftige gassen)	200	SKW druk (bont trein)	33	71,4	2
C3 (zeer brandbare vloeistoffen)	2750	SKW vloeistof	33	71,4	NVT
D3 (giftige vloeistoffen)	200	SKW zeer	33	71,4	NVT

D4 (zeer giftige vloeistoffen)	100	giftige vloeistof SKW zeer giftige vloeistof	33	71,4	NVT
Wissels		Ja			
Lengte		450			m

5 Standaard bebouwing

5.1 Dichterswijk

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Dichterswijk	
Omschrijving	Dichterswijk	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	275	
Nacht	551	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	26527,3	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.2 Lange Hagelstraat

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Lange Hagelstraat	
Omschrijving	2434265,	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	77	
Nacht	153	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	5224,53	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.3 1e Daalsedijk

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	1e Daalsedijk	
Omschrijving		
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	473	
Nacht	946	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	35125,3	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.4 Goeverneurstraat

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Goeverneurstraat	
Omschrijving	4244791	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	205	
Nacht	410	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	17540,1	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.5 Kanonstraat

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Kanonstraat	
Omschrijving	211439	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	125	
Nacht	251	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	10960	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.6 Cremerstraat buurt

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Cremerstraat buurt	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	1271	
Nacht	2542	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	120076	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.7 Bibliotheek Wonen

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bibliotheek Wonen	
Omschrijving	Nieuw	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	178	
Nacht	355	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	2828,61	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.8 HC wonen

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	HC wonen	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	250	
Nacht	500	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	1966,28	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.9 Zuidgebouw

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Zuidgebouw	
Omschrijving	Woningen Zuidgebouw	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	192	
Nacht	384	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	4549,79	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.10 WFN 3B (hoog)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	WFN 3B (hoog)	
Omschrijving	Woningen WFN	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	105	
Nacht	210	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	989,517	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.11 Westflank Zuid (fase 3)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Westflank Zuid (fase 3)	
Omschrijving	Woon kantoorgebouw (woningen)	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	100	
Nacht	200	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	1043,52	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.12 Noordgebouw, appartementen

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Noordgebouw, appartementen	
Omschrijving	appartementen	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	12	
Nacht	24	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	2899,18	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.13 WFN fase 3A

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	WFN fase 3A	
Omschrijving	WFN woningen	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	229	
Nacht	458	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	1481,54	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

5.14 WFN 3B (laag)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	WFN 3B (laag)	
Omschrijving	WFN woningen	
Type bebouwing	Woonbebouwing	
Aantal mensen		--
Dag	26	
Nacht	52	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	0,01	
Oppervlak	458,986	m ²
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6 Bedrijven dagdienst

6.1 Adema v Scheltema

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Adema v Scheltema	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Aantal mensen		--
Dag	1078	
Nacht	dag: 1078, nacht: NVT	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,07	
Nacht	dag: 0,07, nacht: NVT	
Oppervlak	10780,3	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.2 Rabotorens

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Rabotorens	
Omschrijving	Croeselaan 22	
Aantal mensen		--
Dag	1600	
Nacht	dag: 1600, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	5056,54	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.3 Rabobank

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Rabobank	
Omschrijving	Croeselaan 18	
Aantal mensen		--
Dag	1367	
Nacht	dag: 1367, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	9252,31	m ²

Aantal verblijfplaatsen	1
Complexiteit bouwvlak	Ok
Herkomst data	RBM

6.4 H Gorter toren

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	H Gorter toren	
Omschrijving	Herman Gortertoren	
Aantal mensen		--
Dag	456	
Nacht	dag: 456, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	641,776	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.5 NS4, LvP 100

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	NS4, LvP 100	
Omschrijving		
Aantal mensen		--
Dag	894,999999999999	
Nacht	dag: 895, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	3990,54	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.6 Ln v Puntenburg 2/2a

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Ln v Puntenburg 2/2a	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Aantal mensen		--
Dag	134	
Nacht	dag: 134, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	2390,76	m ²

Aantal verblijfplaatsen	1
Complexiteit bouwvlak	Ok
Herkomst data	RBM

6.7 H. Gorter laag

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	H. Gorter laag	
Omschrijving		
Aantal mensen		--
Dag	612,9999999999999	
Nacht	dag: 613, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	4595,05	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.8 Katreinetoren

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Katreinetoren	
Omschrijving	bestaand	
Aantal mensen		--
Dag	270	
Nacht	dag: 270, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	649,678	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.9 Inktpot

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Inktpot	
Omschrijving	Inktpot NS	
Aantal mensen		--
Dag	572	
Nacht	dag: 572, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	9393,13	m ²

Aantal verblijfplaatsen	1
Complexiteit bouwvlak	Ok
Herkomst data	RBM

6.10 Moreelsepark 1,2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Moreelsepark 1,2	
Omschrijving		
Aantal mensen		--
Dag	404	
Nacht	dag: 404, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	4518,89	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.11 west van Busstation

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	west van Busstation	
Omschrijving		
Aantal mensen		--
Dag	250	
Nacht	dag: 250, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	2547,48	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.12 Leeuwenstein

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Leeuwenstein	
Omschrijving	bestand	
Aantal mensen		--
Dag	350,0000000000001	
Nacht	dag: 350, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	1087,96	m ²

Aantal verblijfplaatsen	1
Complexiteit bouwvlak	Ok
Herkomst data	RBM

6.13 Mineurslaan 20

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Mineurslaan 20	
Omschrijving	Mineurslaan 20	
Aantal mensen		--
Dag	260	
Nacht	dag: 260, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	2702,53	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.14 Croeselaan 28

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Croeselaan 28	
Omschrijving	Croeselaan 28	
Aantal mensen		--
Dag	454	
Nacht	dag: 454, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	1802,11	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.15 Daalseplein, Leidseveer 2-50

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Daalseplein, Leidseveer 2-50	
Omschrijving		
Aantal mensen		--
Dag	1496	
Nacht	dag: 1496, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	21977,9	m ²

Aantal verblijfplaatsen	1
Complexiteit bouwvlak	Ok
Herkomst data	RBM

6.16 Voorzetgeb Corio

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Voorzetgeb Corio	
Omschrijving	nieuw	
Aantal mensen		--
Dag	87	
Nacht	dag: 87, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	1041,45	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.17 Westflank Zuid (fase 1)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Westflank Zuid (fase 1)	
Omschrijving	Rijksgebouw (oude 'Knoop')	
Aantal mensen		--
Dag	1200	
Nacht	dag: 1200, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	4510,25	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.18 Westflank Zuid (fase 2)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Westflank Zuid (fase 2)	
Omschrijving	Kantoren NS	
Aantal mensen		--
Dag	1500	
Nacht	dag: 1500, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	3842,75	m ²

Aantal verblijfplaatsen	1
Complexiteit bouwvlak	Ok
Herkomst data	RBM

6.19 Westflank Zuid (fase 3)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Westflank Zuid (fase 3)	
Omschrijving	Woon-kantoorgebouw (kantoren)	
Aantal mensen		--
Dag	550	
Nacht	dag: 550, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	1322,54	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.20 Leeuwensteijngebouw

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Leeuwensteijngebouw	
Omschrijving	Kantoren, DH, horeca etc.	
Aantal mensen		--
Dag	1270	
Nacht	dag: 1270, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	2054,11	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.21 Jaarbeurspleingebouw

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Jaarbeurspleingebouw	
Omschrijving	Kantoren, DH, horeca etc.	
Aantal mensen		--
Dag	2000	
Nacht	dag: 2000, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	3425,4	m ²

Aantal verblijfplaatsen	1
Complexiteit bouwvlak	Ok
Herkomst data	RBM

6.22 Noordgebouw, middengedeelte

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Noordgebouw, middengedeelte	
Omschrijving	Hoofdzakelijk kantoren	
Aantal mensen		--
Dag	300	
Nacht	dag: 300, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	2031,32	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.23 Zuidgebouw

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Zuidgebouw	
Omschrijving	Kantoren Zuidgebouw	
Aantal mensen		--
Dag	100	
Nacht	dag: 100, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	4380,77	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

6.24 WFN fase 2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	WFN fase 2	
Omschrijving	Kantoren WFN	
Aantal mensen		--
Dag	1000	
Nacht	dag: 1000, nacht: 0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	dag: 0,05, nacht: 0	
Oppervlak	1517,96	m ²

Aantal verblijfplaatsen	1
Complexiteit bouwvlak	Ok
Herkomst data	RBM

7 Bedrijven continue

7.1 Hotel Westplein 50

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Hotel Westplein 50	
Omschrijving	211433	
Aantal mensen		--
Dag	99,9999999999997	
Nacht	149	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Oppervlak	942,648	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.2 Hotel NH Westplein 1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Hotel NH Westplein 1	
Omschrijving	bestaand	
Aantal mensen		--
Dag	50	
Nacht	336,0000000000001	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Oppervlak	1499,97	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.3 Beatrix vergader

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Beatrix vergader	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Aantal mensen		--
Dag	500	
Nacht	0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	

Nacht	0,01	
Oppervlak	4154,02	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.4 Noordgebouw, hotel

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Noordgebouw, hotel	
Omschrijving	hotel	
Aantal mensen		--
Dag	50	
Nacht	170	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Oppervlak	1245,54	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.5 Noordgebouw, horeca onder hotel

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Noordgebouw, horeca onder hotel	
Omschrijving	Horeca	
Aantal mensen		--
Dag	100	
Nacht	100	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Oppervlak	1098,8	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.6 WFN fase 3A

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	WFN fase 3A	
Omschrijving	DH, horeca	
Aantal mensen		--
Dag	100	
Nacht	100	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	

Nacht	0,01	
Oppervlak	906,897	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.7 WFN fase 3B (laag)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	WFN fase 3B (laag)	
Omschrijving	DH, horeca	
Aantal mensen		--
Dag	14	
Nacht	14	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Oppervlak	176,972	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.8 WFN fase 3B (hoog)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	WFN fase 3B (hoog)	
Omschrijving	DH, horeca	
Aantal mensen		--
Dag	14	
Nacht	14	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Oppervlak	202,52	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

7.9 WFN fase 2

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	WFN fase 2	
Omschrijving	DH, horeca	
Aantal mensen		--
Dag	63	
Nacht	63	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	

Nacht	0,01	
Oppervlak	1508,96	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8 Evenementen werkweek

8.1 Beatrixtheater

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Beatrixtheater	
Omschrijving		
Aantal mensen		1/ha
Dag	1973,32312484357	
Nacht	1973,32312484357	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	4	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	2	
Nacht	4	
Oppervlak	6851,39	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8.2 Stads kantoor

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Stadskantoor	
Omschrijving	Stadskantoor	
Aantal mensen		1/ha
Dag	3820,75133964919	
Nacht	337,075548270737	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	5	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	8	
Nacht	3	
Oppervlak	5933,39	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	

Herkomst data RBM

8.3 OVT werk Terminal

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	OVT werk Terminal	
Omschrijving	Niet ingevuld	
Aantal mensen		1/ha
Dag	121,038453310472	
Nacht	121,03845331049	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	5	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	10,5	
Nacht	3	
Oppervlak	10823	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8.4 Bibliotheek

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Bibliotheek	
Omschrijving	nieuw	
Aantal mensen		1/ha
Dag	912,680125748937	
Nacht	410,706056587022	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	5	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	8	
Nacht	3,5	
Oppervlak	5697,51	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8.5 Beatrix vergader<1>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Beatrix vergader<1>	
Omschrijving	Trade Market 6x /jaar	
Aantal mensen		1/ha
Dag	8425,56405061186	
Nacht	0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	0,115056726980451	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	8	
Nacht	0	
Oppervlak	4154,02	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8.6 Beatrix vergader<2>

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Beatrix vergader<2>	
Omschrijving	trade market 1x/week	
Aantal mensen		1/ha
Dag	608,275107801383	
Nacht	0	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	1	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	8	
Nacht	0	
Oppervlak	4109,98	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8.7 Stationsplein Oost

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Stationsplein Oost	
Omschrijving	retail + horeca	
Aantal mensen		1/ha
Dag	606,900694100118	
Nacht	358,32966513358	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	5	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	8	
Nacht	4	
Oppervlak	3097,71	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8.8 Jaarbeurspleingebouw

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Jaarbeurspleingebouw	
Omschrijving	kantoor, retail+ horeca	
Aantal mensen		1/ha
Dag	9480,92235813042	
Nacht	744,018570705302	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	5	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	8	
Nacht	4	
Oppervlak	1881,67	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8.9 Hoog Cath.

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Hoog Cath.	
Omschrijving	herontwikkeld	
Aantal mensen		1/ha
Dag	1687,95821062581	
Nacht	1687,95821062572	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	5	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	8	
Nacht	2	
Oppervlak	38703,6	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8.10 Noordgebouw, Z-gedeelte

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Noordgebouw, Z-gedeelte	
Omschrijving	Retail, kantoor	
Aantal mensen		1/ha
Dag	867,883445946936	
Nacht	517,036946521579	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	6	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	8	
Nacht	4	
Oppervlak	2707,74	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

8.11 Zuidgebouw

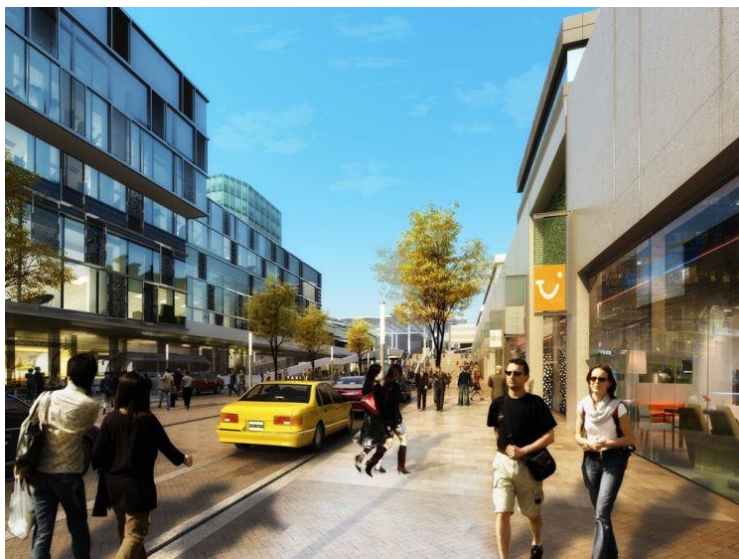
Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Zuidgebouw	
Omschrijving	Leisure en horeca Zuidgebouw	
Aantal mensen		1/ha
Dag	1074,25909611465	
Nacht	1074,25909611465	
Fractie buitenshuis		--
Dag	0,05	
Nacht	0,01	
Aantal evenementen	6	1/week
Tijdsduur van het evenement		uur
Dag	8	
Nacht	4	
Oppervlak	4561,28	m ²
Aantal verblijfplaatsen	1	
Complexiteit bouwvlak	Ok	
Herkomst data	RBM	

Bijlage 2

160504-Luchtbeoordeling-BP-Westflank-Noord

Beoordeling luchtkwaliteit Bestemmingsplan 1^e Herziening Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied

Conform: Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)



Colofon

Uitgave

Gemeente Utrecht,
Sector Milieu & Mobiliteit
Afdeling Expertise Milieu

Auteur

Drs. A.M.M. (Wiet) Baggen

Projectnaam

Beoordeling luchtkwaliteit Bestemmingsplan 1^e
Herziening Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-
HOV, Stationsgebied

Rekenmodel

Monitoringstool-2015

Verkeersmodel

VRU 3.1u

Datum

4 mei 2016

Meer informatie

Adres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht
Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 0000
E-Mail milieu@utrecht.nl
www.utrecht.nl/milieu

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Doel luchtkwaliteitsonderzoek	4
1.3	Plangebied en –omschrijving.....	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Wetgeving	6
2.1	Wet luchtkwaliteit	6
2.2	Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)	8
2.3	Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.....	8
2.4	Blootstellingscriterium	9
2.5	Besluit gevoelige bestemmingen.....	9
2.6	Beschouwde stoffen	10
3	Onderzoeksopzet en invoergegevens	11
3.1	Toetsing aan NSL	11
3.2	Beoordeling luchtkwaliteit.....	12
3.3	Bespreking resultaten.....	12
4	Samenvatting en Conclusie	13

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de westkant van Utrecht Centraal tussen de Sijpesteijkade en het nieuwe stadskantoor van de gemeente Utrecht is het stedenbouwkundig plan Westflank Noord in ontwikkeling.



Figuur 1.1 Planomgeving in centrum Utrecht (met de locatie van Westflank Noord/HOV)

1.2 Doel luchtkwaliteitsonderzoek

Het primaire doel van deze luchtbeoordeling is inzicht te geven in hoeverre luchtkwaliteitseisen een belemmering kunnen zijn voor de [ruimtelijke] ontwikkelingen die met het onderhavige plan mogelijk worden gemaakt. Tevens geeft de luchtkwaliteitsbeoordeling inzicht in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de komende jaren. Het rapport dient ter onderbouwing inzake het aspect luchtkwaliteit bij de relevante ruimtelijke besluiten.

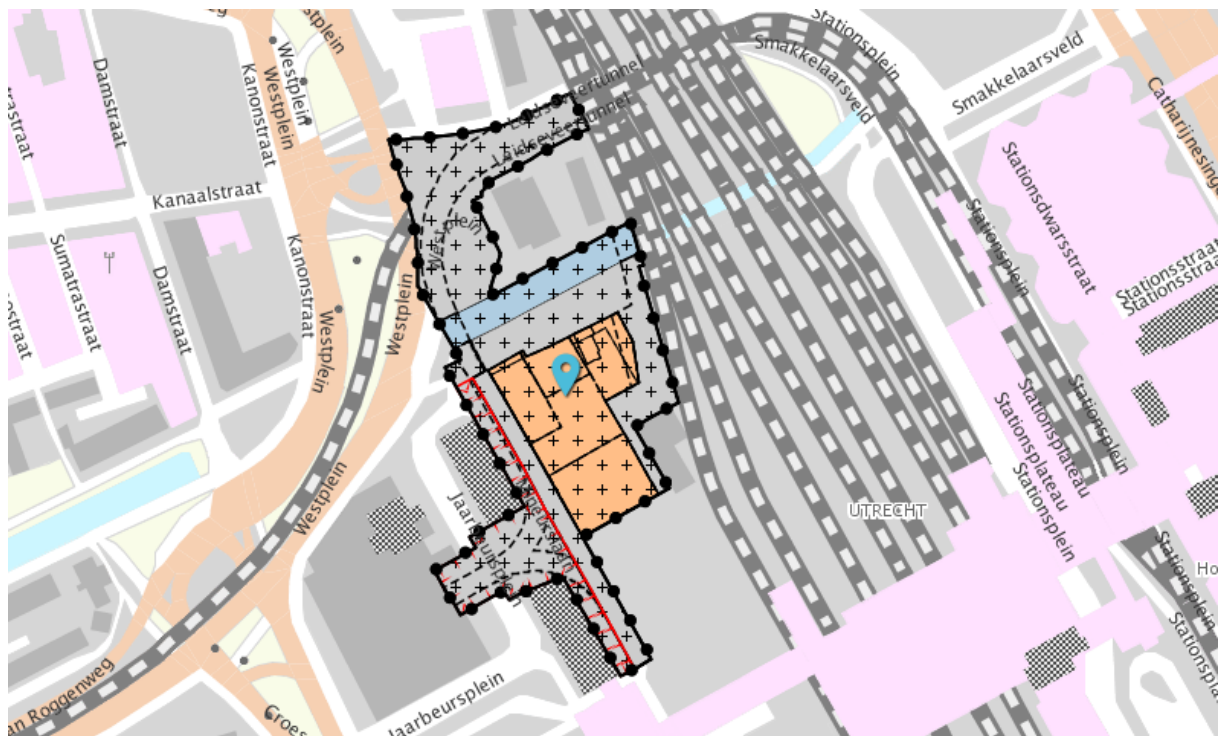
Beschouwing van de luchtkwaliteit bij ruimtelijke planvorming is eveneens van belang in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. In de Wet op de ruimtelijke ordening is vastgelegd dat [bijvoorbeeld: bestemmingsplannen] ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden opgesteld. In dit kader dient bij ruimtelijke planvorming uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens een goed woon- en leefklimaat te worden gegarandeerd. Hierbij moet mede worden afgewogen of het realiseren van de voorgenomen ontwikkeling op een bepaalde locatie aanvaardbaar is gelet op de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging. Daarbij kan ondermeer gedacht worden aan de ontwikkeling van maatschappelijke bestemmingen die specifiek bedoeld zijn voor groepen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (zie ook hoofdstuk 2.5).

1.3 Plangebied en –omschrijving

De herontwikkeling van het Stationsgebied is gericht op de ontwikkeling van een hoogwaardig, multimodaal openbaar vervoersknooppunt in combinatie met een toplocatie voor werken, wonen en

voorzieningen. Het bestemmingsplan 1^e Herziening Van Sijpesteijkade, Westflank Noord–HOV, Stationsgebied is gelegen tussen het Westplein en het spoor. De plangrenzen zijn weergegeven in Figuur 2-1. Het plangebied sluit aan de noordoostzijde aan op het bestemmingsplan Smakkelaarsveld en aan de zuidwestzijde aan de bestemmingsplannen "Stadskantoor en OV-terminal" en "Hoog Catharijne". In en om het gebied worden buslijnen aangepast, wordt de tramlijn verlegd en wordt bebouwing gesloopt en nieuw gebouwd.

De doelstelling van de herziening van het bestemmingsplan is een verruiming van de maximaal toegestane brutovloeroppervlakte voor de functie 'wonen' van 6.000 m² BVO planologisch-juridisch mogelijk te maken. De maximale toegestane oppervlakte voor de functie wonen van het bestemmingsplan Van Sijpesteijkade, Westflank Noord–HOV, Stationsgebied wordt daardoor verhoogd van 25.000 m² tot 31.000 m².



Figuur 1.2 Bestemmingsplangebied Westflank Noord/HOV

1.4 Leeswijzer

In deze rapportage wordt allereerst in hoofdstuk 2 ingegaan op het wettelijke kader, waarna in hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de beoordeling van de luchtkwaliteit. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met de conclusies.

2 Wetgeving

Dit hoofdstuk licht de regelgeving rond luchtkwaliteit toe. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), die op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking is getreden (ook wel genoemd de "Wet luchtkwaliteit"). De Wet luchtkwaliteit (Wlk) stelt de verplichting om de invloed van het plan op de luchtkwaliteit te beoordelen.

In de Wet op de ruimtelijke ordening is vastgelegd dat bestemmingsplannen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening worden opgesteld. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij ruimtelijke planvorming uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd.

2.1 Wet luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht, is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (Wlk) middels de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Stb 414, 2007). Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Deze wet is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijn voor luchtkwaliteit. Onder de Wlk vallen onder andere de volgende AMvB's en Ministeriele Regelingen:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (StB 440, 2007);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (SC 218, 2007);
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (SC 220, 2007) alsmede de Wijziging Regeling beoordeling luchtkwaliteit (voor het laatst gewijzigd op 10 augustus 2009
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 (SC 218, 2007);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat in ieder geval om ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen milieu, die direct gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben en daardoor kunnen bijdragen aan overschrijding van een grenswaarde.

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit uitoefenen, indien aannemelijk is gemaakt dat:

- a) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- b1) de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- b2) bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- c) de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde is opgenomen (lid 1 onder c);
- d) het voorgenomen besluit past binnen, is genoemd in of is in elk geval niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Met andere woorden, luchtkwaliteitseisen vormen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan één van de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan.

Toepasbaarheid (artikel 5.19 lid 2 Wm)

De luchtkwaliteitseisen zijn niet van toepassing in onderstaande situaties:

- a) locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
- b) terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, "waarop de arbo-wetgeving van toepassing is";
- c) de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Tevens is op deze datum het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van kracht geworden.

NSL

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Met Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten. Het NSL moet ervoor zorgen dat gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) wel aan de grenswaarden gaan voldoen. Het NSL bevat daartoe een omvangrijk maatregelenpakket, met zowel landelijke, regionale als gemeentelijke maatregelen. Op deze maatregelen rust een uitvoeringsplicht.

Op 1 augustus 2009 zijn de Implementatiewet alsmede het Derogatiebesluit in werking getreden. Met het Derogatiebesluit heeft Nederland van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het NSL, dat tevens op 1 augustus 2009 van kracht geworden is, heeft ter onderbouwing gediend van de derogatie.

De derogatie is op 1-1-2015 afgelopen. Om te kunnen monitoren of de grenswaarden in 2015 gehaald zijn, loopt het NSL door tot en met 31-12-2016.

De monitoring van het NSL vindt plaats met behulp van de 'Monitoringstool'. Met de 'Monitoringstool' wordt de voortgang van het NSL bewaakt. Het RIVM stelt jaarlijks een monitoringsrapportage op, waarin de uitkomsten van de Monitoringstool worden beschreven. Als hieruit blijkt dat een maatregel minder effect heeft of een project juist meer luchtverontreiniging oplevert, vereist de systematiek van het NSL dat er extra maatregelen worden genomen.

Grenswaarden

In de bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (fijn stof), lood, koolmonoxide en benzeen. Nederland heeft van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Vanaf 11 juni 2011 moet aan de norm voor fijn stof (PM₁₀) worden voldaan en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO₂). De grenswaarden voor stikstofdioxide ((jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde PM₁₀) zijn met ingang van 1 augustus 2009 veranderd. Deze (tijdelijk verhoogde) grenswaarden zijn weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: Normen uit de Wet milieubeheer t.a.v. de luchtcomponent stikstofdioxide (NO₂)

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	Geldig vanaf
Stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	1-1-2015
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer per kalenderjaar meer dan 200 µg/m ³	1-1-2015
Fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	11-06-2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per kalenderjaar meer dan 50 µg/m ³	11-06-2011

- 1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de WkI behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

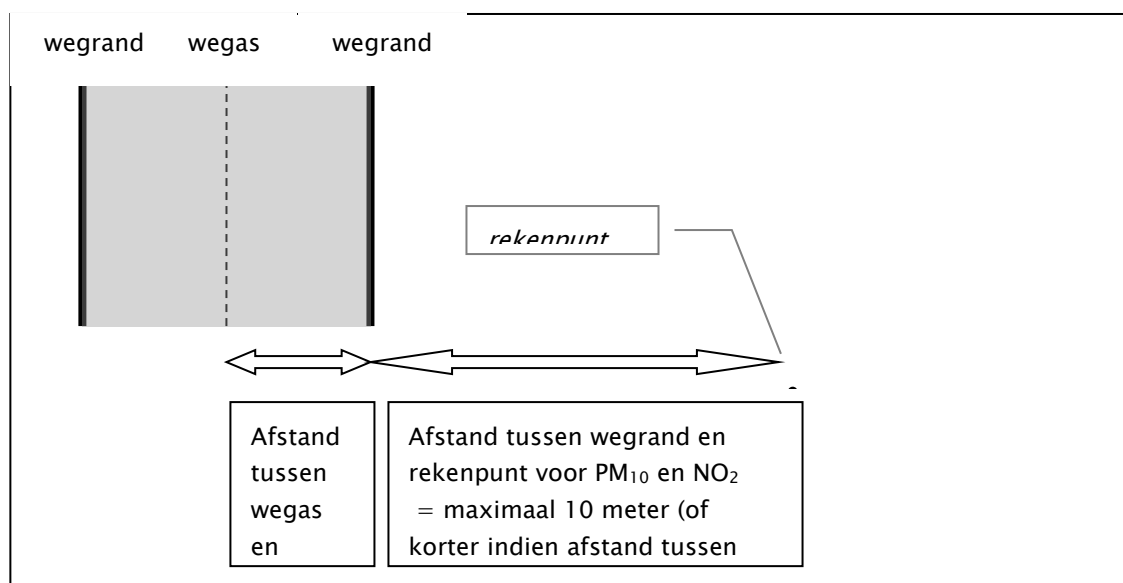
2.2 Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de Regeling NIBM zijn uitvoeringsregels vastgelegd met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM). Een project of plan is NIBM als de toename van de concentraties door het project niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂).

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project niet is opgenomen in de Regeling NIBM, dan moet op andere wijze aannemelijk worden gemaakt dat het project NIBM bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van verkeers- of luchtberekeningen. Daarbij moet rekening worden gehouden met de anticumulatiebepaling (artikel 5 Besluit NIBM). Dit betekent dat nIBM-locaties (kantoren, woningen, inrichtingen etc.) die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die in elkaars nabijheid zijn gelegen dienen te worden beschouwd als één locatie. Als criterium voor nabijheid wordt een afstand gehanteerd van 1.000 meter vanaf de grens van de betreffende locatie of inrichting. Locaties of inrichtingen mogen buiten beschouwing blijven, voor zover de toename van de concentraties ter plaatse niet meer bedraagt dan 0,1 µg/m³.

2.3 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels vastgelegd voor de wijze van uitvoering van luchtkwaliteitonderzoeken. In de regeling zijn het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit, de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 en de regeling Ozon geïntegreerd. De regeling bevat bepalingen over de plaats waar bij wegen of inrichtingen gerekend dient te worden. Eén van de belangrijkste punten in de regeling zijn de vastgelegde meetafstanden voor NO₂ en PM₁₀. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen worden de concentraties stikstofdioxide en fijn stof bepaald op maximaal 10 meter van de wegrand. Als de rooilijn van bebouwing dichterbij de weg staat dan deze afstand dient de afstand vanaf de wegrand tot de rooilijn aangehouden te worden (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1. Te hanteren afstanden voor NO₂ en PM₁₀.

Tevens is in de regeling vastgelegd met welke rekenmethode gerekend dient te worden. Voor dit luchtkwaliteitonderzoek is voor vrijwel alle wegen gebruik gemaakt van standaard rekenmethode 1. Bij toepassing van deze methode voldoet de beschouwde situatie aan de volgende voorwaarden:

- de weg ligt in een stedelijke omgeving;
- de maximale rekenafstand is de afstand tot de bebouwing, met een maximum van 30 meter ten opzichte van de weg-as;
- er is niet of nauwelijks sprake van een hoogteverschil tussen de wegen en de omgeving;
- langs de weg bevinden zich geen afschermdende constructies.

Concentraties van zwevende deeltjes (PM₁₀) die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens kunnen in het onderzoek buiten beschouwing worden gelaten. Per gemeente is een aftrek voor het jaargemiddelde concentratie fijn stof gegeven. Voor de gemeente Utrecht bedraagt deze correctie 2 µg/m³. Voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde fijn stof is bepaald dat deze in heel Nederland met 3 dagen verminderd mag worden.

2.4 Blootstellingscriterium

Op 19 december 2008 is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 gewijzigd. Met deze wijziging werd een aantal nieuwe elementen geïntroduceerd. Het gaat dan om het toepasbaarheidbeginsel (zie paragraaf 2.1; inmiddels in de Wm opgenomen) en het blootstellingcriterium (relatie tussen de duur van de blootstelling en de te toetsen norm).

Het blootstellingcriterium is vastgelegd in artikel 22, lid 1 onder a: "waaraan de bevolking kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende luchtkwaliteits significant is". Met andere woorden: jaargemiddelde grenswaarde toetsen bij langdurige blootstelling, uurgemiddelde grenswaarde toetsen bij kortstondige blootstelling.

2.5 Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Dit Besluit is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer.

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Het Besluit beoogt de realisering van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke provinciale en rijkswegen tegen te gaan, als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit voor fijn stof of stikstofdioxide. Voor een rijksweg speelt een onderzoekszone van 300 meter en voor provinciale wegen 50 meter, vanaf de rand van de weg. Binnen deze zone moet worden onderzocht of sprake is van een (dreigende) overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.

Kort samengevat geldt dat, indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden in een onderzoekszone, een gevoelige bestemming ofwel niet gerealiseerd mag worden (bij nieuwbouw) ofwel niet mag worden uitgebreid (bij bestaande bouw).

In het onderhavige bestemmingsplan worden geen gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt, zodat het Besluit gevoelige bestemmingen hier niet van toepassing is.

2.6 Beschouwde stoffen

Uit metingen en berekeningen van het LML¹ en PBL² (o.a. de Grootschalige Concentraties Nederland) en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit blijkt dat in Nederland alleen nog lokaal sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarde voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor de concentraties van de overige luchtverontreinigende stoffen geldt dat deze reeds geruime tijd en overal in Nederland op een niveau liggen dat algemeen als aanvaardbaar wordt beschouwd. Fijn stof en NO₂ zijn daarmee de meest relevante stoffen in het kader van de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

In onderhavig onderzoek wordt de gedetailleerde analyse van de luchtkwaliteit derhalve beperkt tot de voor luchtkwaliteit maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Voor fijn stof zijn zowel de jaargemiddelde concentraties bepaald als het aantal dagen per jaar dat de concentraties fijn stof hoger zijn dan 50 µg/m³. Voor stikstofdioxide zijn de jaargemiddelde concentraties bepaald. Overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide vinden in Utrecht niet plaats.

¹ LML: 'Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit', www.lml.rivm.nl

² PBL: 'Planbureau voor de leefomgeving' www.pbl.nl

3 Onderzoekopzet en invoergegevens

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de luchtkwaliteitsbeoordeling uitgewerkt.

3.1 Toetsing aan NSL

Allereerst wordt bekeken of het project is opgenomen in het NSL en als dit het geval is vindt tevens een check plaats of het in het NSL opgenomen programma (aantal woningen, aantal m² b.v.o.) nog overeenstemt met de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Als het project is opgenomen in het NSL hoeft het project niet meer beoordeeld te worden op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit.

Het bestemmingsplangebied 1^e Herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord–HOV, Stationsgebied maakt onderdeel uit van het IBM–project IB–1312, waarvan de omschrijving hieronder is opgenomen

	Aantal woningen	Kantoren in m ² b.v.o.	Overige projectn/voorzieningen
Als IBM–project opgenomen in het NSL	1.000	205.000	Totaal 196.300 m ² b.v.o overige voorzieningen + ontwikkeling OV–terminal + terugbrengen water in de Catharijnesingel + herstel loop rivier de Leidsche Rijn + autotunnel onder Westplein + 2500 openbare parkeerplaatsen + HOV–banen van en naar Utrecht Centraal ===== Uitgesplitst als volgt: 45.000 m ² v.v.o. detailhandel, waaronder 6.000 m ² b.v.o stationsgerelateerde detailhandel (= circa 55.000 m ² b.v.o.); 8.800 m ² b.v.o. horeca 29.000 m ² b.v.o. hotel 70.000 m ² b.v.o. leisure (waaronder casino en megabioscoop) 33.500 m ² b.v.o. cultuur (o.m. muziekpaleis Vredenburg)

Tabel 3.1 Omschrijving ontwikkeling Stationsgebied, project IB–1312.

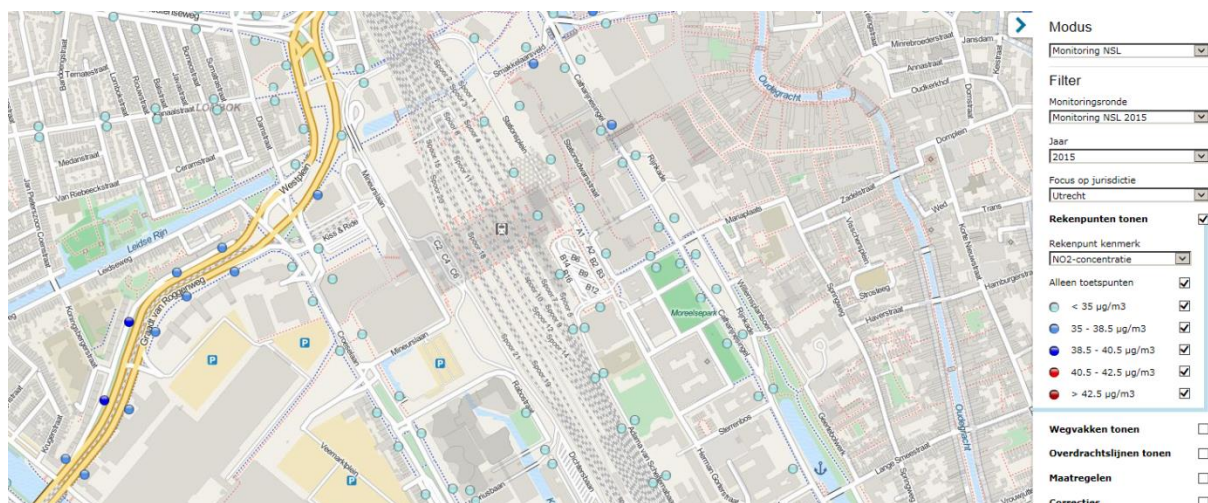
In het Bestemmingsplan 1^e Herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord–HOV, Stationsgebied wordt maximaal 31.000 m² bvo aan wonen mogelijk gemaakt.

De met het Bestemmingsplan 1^e Herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord–HOV, Stationsgebied mogelijk gemaakte ontwikkelingen passen binnen het IBM–project IB–1312, zoals dat is opgenomen in het NSL Een afzonderlijke beoordeling van de effecten van de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen behoeft dan ook niet plaats te vinden.

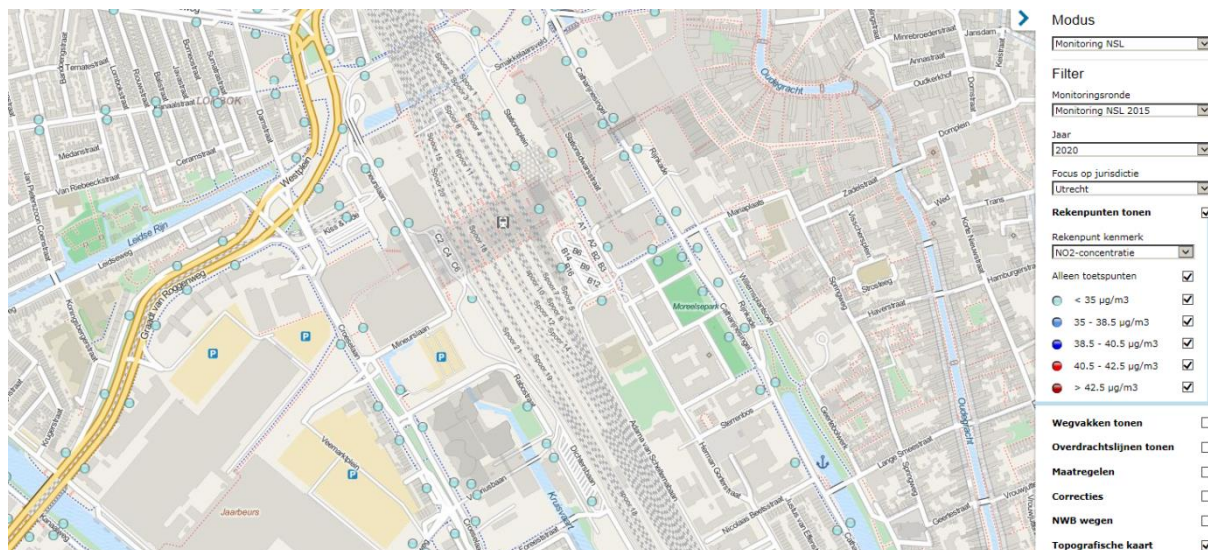
3.2 Beoordeling luchtkwaliteit

Omdat het project is opgenomen in het NSL heeft er geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats te vinden. Onverplicht is beoordeeld of de luchtkwaliteit in het plangebied en de straten van en naar het plangebied aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voldoet. Daartoe is met de Monitoringstool 2015 gekeken of de luchtkwaliteit in het plangebied en de directe omgeving voldoet. In de Monitoringstool2015 (zie www.nsl-monitoring.nl) zijn de meest recente verkeersgegevens van de gemeente Utrecht (afkomstig uit het verkeersmodel Vru3.1u) en de maatregelen uit het "Uitvoeringsprogramma gezonde lucht voor Utrecht 2013-2015" opgenomen.

Aan de grenswaarden voor fijn stof wordt in Utrecht al gedurende enkele jaren voldaan, zodat in de Monitoringstool is gekeken naar de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide.



Figuur 3.1. Jaargemiddelde concentratie NO₂ in 2015



Figuur 3.2. Jaargemiddelde concentratie NO₂ in 2020

3.3 Bespreking resultaten

Voor de straten van en naar plangebied geldt dat in geen van de onderzochte jaren overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden voor de stoffen stikstofdioxide en fijn stof.

4 Samenvatting en Conclusie

Ten behoeve van het bestemmingsplan 1^e Herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied is een luchtbeoordeling uitgevoerd.

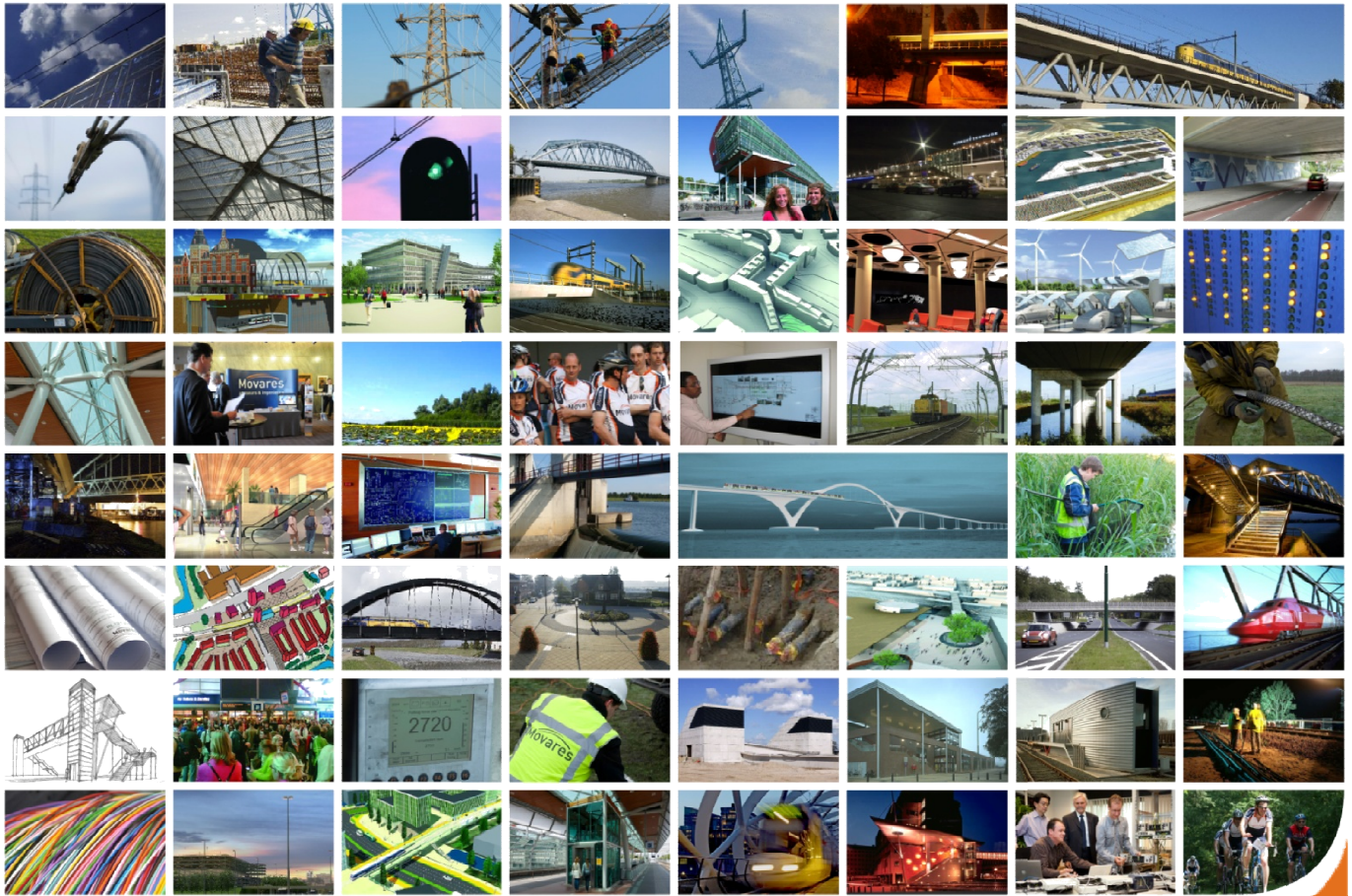
In hoofdstuk 2.1 is aangegeven op welke gronden (genoemd in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer) bestuursorganen hun bevoegdheden (die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit) kunnen uitoefenen.

Allereerst kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan 1^e Herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied onderdeel uitmaakt van het IBM-project IB-1312 (project Stationsgebied Utrecht), dat is opgenomen in het NSL. Daarmee wordt voldaan aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid, onder d van de Wet milieubeheer.

Op basis van de geraadpleegde Monitoringstool 2015 kan tevens worden geconcludeerd dat in de (toekomstige) bestemmingsplansituatie aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder a, van de Wet milieubeheer wordt voldaan.

Gelet op het vorenstaande zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om het bestemmingsplan 1^e Herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied vast te stellen.

Bijlage 3 Geluidonderzoek Westflank Noord - partiele herziening bestemmingsplan - 14 december 2015



14 december 2015- Versie 1.0

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Situatie bestemmingsplan Westflank Noord	4
2 Wettelijk kader	5
2.1 Geluid op nieuwbouw binnen plangebied	5
2.2 Geluidnota gemeente Utrecht	5
3 Uitgangspunten geluidsbronnen	8
3.1 Westplein en ontsluitingswegen plangebied	8
3.2 Bussen op HOV en omgeving	9
3.3 Uitgangspunten Tram	10
3.4 Uitgangspunten Spoor	11
3.5 Uitgangspunten Emplacement	12
4 Geluidbelastingen per geluidsbron	13
4.1 Tramlawaai en wegverkeerslawaai van busbanen en wegen;	14
4.2 Westplein	15
4.3 Overige wegen	15
4.4 Spoorweglawaai	15
4.5 Conclusie resultaten verkeerslawaai	16
4.6 Emplacementslawaai	17
5 Beoordeling van alle bronnen en aanbevelingen	19
5.1 Doel van dit hoofdstuk	19
5.2 Wegverkeer	19
5.3 Spoorweglawaai en industriellawaai	19
5.4 Cumulatie	19
5.5 Voorwaarden voor ontheffing	19
Colofon	20

Inleiding

Aan de westkant van Utrecht Centraal tussen de Seijpesteinkade en het nieuwe stadskantoor van de gemeente Utrecht is het stedenbouwkundig plan Westflank Noord in ontwikkeling. In 2012 is een geluidsonderzoek uitgevoerd waarbij de haalbaarheid van woningbouw op deze locatie is onderzocht. Ondanks hoge geluidbelastingen van weg, spoor en HOV (tram en bus) is het mogelijk om binnen de wettelijke kaders een nieuwbouwplan op deze locatie te realiseren. Het bestemmingsplan “Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied” dat in september 2013 is vastgesteld wordt partieel herzien voor wat betreft een tweetal gebouwen in het plan¹. Hierbij hoort tevens een actualisatie van het akoestisch onderzoek voor betreffende gebouwen.

Uitgaande van het maximale bouwvolume dat binnen het bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt moeten geluidsberekeningen uitgevoerd worden. Op basis van de uitkomsten van het geluidsonderzoek kunnen de randvoorwaarden voor woningbouw vastgelegd worden. De projectontwikkelaar zal bij de uitwerking van het bouwplan moeten voldoen aan de kaders die het bestemmingsplan vaststelt.

Het onderzoeksgebied bezit een hoge mate van complexiteit en verschillende geluidbronnen zijn van invloed:

1. Spoorweglawaai van alle treinen van en naar Utrecht Centraal (treinen in dienstregeling);
2. Tramlawaai en wegverkeerslawaai van busbanen en wegen;
3. Emplacementslawaai (rangerende treinen tussen emplacement Cartesiusweg en CS)

In deze rapportage wordt uitgegaan van de vigerende wetgeving in combinatie met het geluidbeleid zoals dit door de gemeente Utrecht is vastgesteld². Dit beleid is gebaseerd op normen uit de Wet geluidhinder en geeft tevens aan hoe de gemeente omgaat met ontheffingsverzoeken indien niet voldaan kan worden aan de grenswaarden voor nieuwbouw. De relevante wetgeving wordt in hoofdstuk 2 nader uitgelegd.

¹ Binnen deze gebouwen vindt een uitbreiding plaats van het bruto-vloer-oppervlak met een woonfunctie, deze toename

² Geluidnota Utrecht, vastgesteld op 11 februari 2014

1 Situatie bestemmingsplan Westflank Noord

Het bestemmingsplan Westflank Noord is gelegen tussen Westplein en het spoor. De plangrenzen van de herziening zijn weergegeven in Figuur 2-1. Hiervoor moet een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Het wettelijk kader is in het volgende hoofdstuk weergegeven.

Het geluidsonderzoek richt zich op de nieuwbouw van voornamelijk woningen binnen het plangebied. Andere geluidsgevoelige bestemmingen zoals scholen of gezondheidszorginstellingen bevinden zich niet binnen het plangebied.

Figuur 1-1: Bestemmingsplangrens en bouwvlak (*herziening heeft betrekking op rood omkaderde gebouwen, maximale hoogte in meters is omcirkeld*)



2 Wettelijk kader

2.1 Geluid op nieuwbouw binnen plangebied

Het wettelijk kader wordt gevormd door de Wet geluidhinder (Wgh). Kort samengevat gelden de volgende grenswaarden voor nieuwbouw van woningen:

- Railverkeerslawaai:
Voorkeursgrenswaarde: 55 dB, Maximaal toelaatbare ontheffing: 68 dB
- Wegverkeer (binnenstedelijk):
Voorkeursgrenswaarde: 48 dB, Maximaal toelaatbare ontheffing: 63 dB
- Industrielawaai 50 dB, Maximaal toelaatbare ontheffing: 55 dB

Alvorens de berekende waarden van het wegverkeer te toetsen aan de geldende grenswaarden moet artikel 110g van de Wet geluidhinder toegepast worden. Het resultaat van berekening van de geluidbelasting vanwege het wegverkeer wordt met 5 dB te verlaagd voor wegen waarvoor de snelheid 50 km per uur bedraagt. Wegen met een snelheid van 30 km/uur vallen niet onder de werking van de Wet geluidhinder.

Een geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde is in het algemeen zonder meer toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht.

Een geluidbelasting hoger dan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is niet toelaatbaar.

Een geluidbelasting in het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces. Dit afwegingsproces krijgt vorm in de hogere grenswaarde procedure voor geluid. Algemeen geldt dat ten aanzien van de te verlenen hogere waarden dat ze moeten passen binnen het geldende wettelijk kader en het gemeentelijk geluidsbeleid.

Dit houdt bijvoorbeeld in dat van elke woning tenminste 1 verblijfsruimte aan een geluidsluwe gevel is gelegen. Dit is een gevel met een geluidbelasting van maximaal 48 dB wegverkeerslawaai en 55 dB railverkeerslawaai. Daarnaast moet een eventueel aanwezige buitenruimte geluidsluw zijn.

Bij de aanvraag van een bouwvergunning zal aangetoond dienen te worden dat wordt voldaan aan de eisen conform het Bouwbesluit. Dit houdt in dat de overeenkomstig de NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied van een woning tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB, met een minimum van 20 dB. Dit geldt voor de geluidgevoelige ruimten binnen de woning.

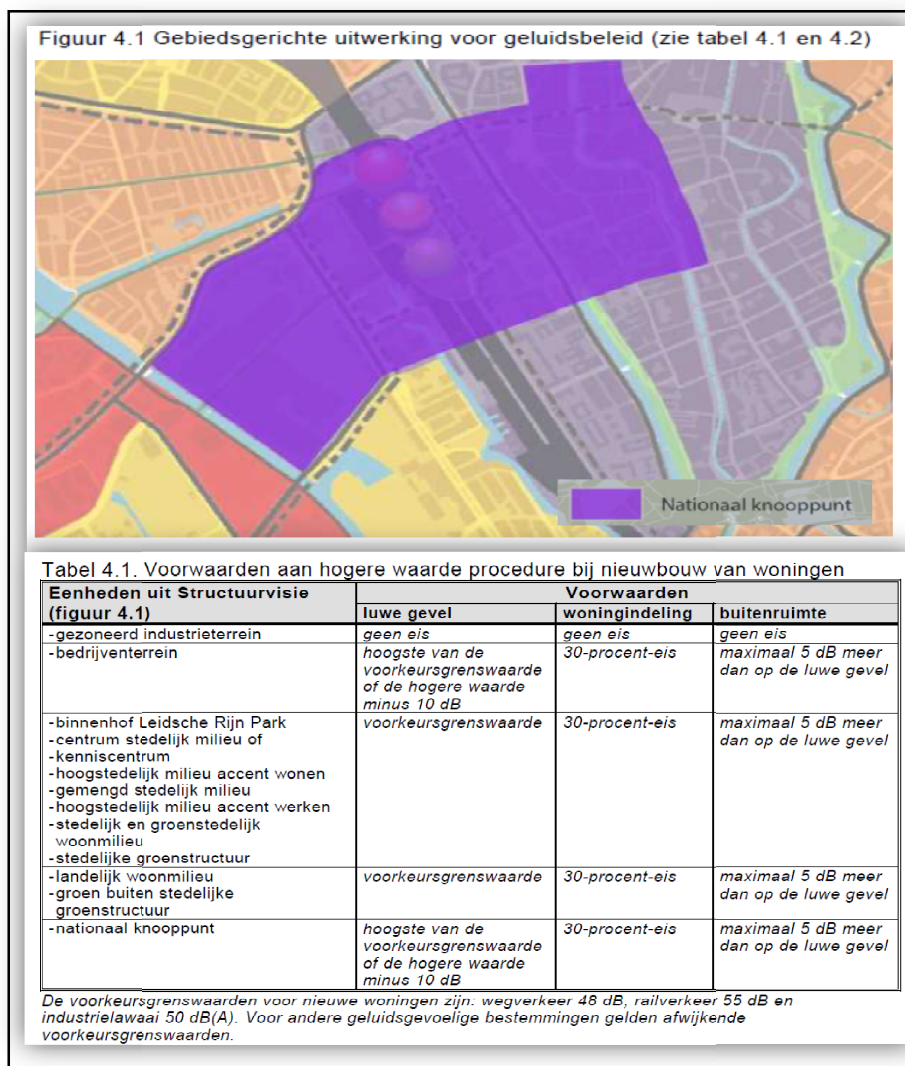
2.2 Geluidnota gemeente Utrecht

Nieuw te bouwen woningen of appartementen met geluidbelastingen die hoger zijn dan de voorkeurswaarden³ uit de Wet geluidhinder mogen niet gebouwd worden zonder een hogere waarde besluit. Het bevoegd gezag, i.c. de gemeente Utrecht heeft voor dergelijke situaties beleid opgesteld. In de geluidnota van de gemeente Utrecht is aangegeven onder welke voorwaarden zij ontheffing kan verlenen (voor het niet voldoen aan de grenswaarden). Daarbij is de belangrijkste voorwaarde het principe van de 'geluidsluwe gevel'. Dit houdt in dat als de voorgevel te hoog belast is dat de

³ De Wet geluidhinder hanteert het begrip 'ten hoogst toelaatbare waarde'. In deze notitie wordt echter gebruik gemaakt van de in de praktijk gangbare benamingen van grenswaarden.

achtergevel dan geen geluidbelasting heeft die, voor welke bron dan ook, de voorkeurswaarde overschrijdt. De voorwaarden uit de geluidnota zijn hieronder weggegeven.

Figuur 2-1: voorwaarden uit geluidbeleid gemeente Utrecht



Naast de geluidsluwe gevel worden er ook eisen aan de woningindeling gesteld en aan buitenruimtes.

Uitzondering is gemaakt voor niet-zelfstandige woonruimte met een oppervlakte <30m² (bejaardencentra, studenteneenheden). Hiervoor wordt op individueel woningniveau geen eisen gesteld. Op gebouwniveau dient tenminste 50% van de wooneenheden te zijn gesitueerd aan een gevel met een geluidbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde.

Specifiek voor het geluid van het spooreplacement is in de Geluidnota Utrecht in paragraaf 4.3.3. de volgende tekstpassage opgenomen.

De gemeente Utrecht kiest nadrukkelijk voor woningen in het stationsgebied. Ruimte voor woningbouw ontstaat doordat het geluid van rijdende treinen op het emplacement wat betreft beleving vergelijkbaar is met het geluid van het doorgaande treinverkeer. Hierdoor is een minder strenge normstelling mogelijk zonder een wezenlijke toename van geluidshinder.

De gewenste afstemming leidt tot de volgende stappen in het beleid voor het rijgeluid van treinverkeer op inrichtingen:

- *als het geluid van het doorgaand treinverkeer dominant is, dan wordt soepeler omgegaan met het rijgeluid van treinen die horen bij een inrichting;*
- *de laagste voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai bij geluidsgevoelige bestemmingen (55 dB(A)) is in ieder geval toelaatbaar als geluidsniveau voor het rijgeluid van treinen die horen bij de inrichting;*
- *als het rijgeluid van de inrichting meer dan 7 dB onder het geluid van het doorgaande treinverkeer (Bgs) blijft, mag dit meer dan 55 dB(A) veroorzaken. Het geluid van de treinen van de inrichting is dan akoestisch gezien verwaarloosbaar.*

Bovenstaand beleid maakt het gemakkelijker om woningen te realiseren in de omgeving van een inrichting waarbinnen treinen rijden.

3 Uitgangspunten geluidsbronnen

Om het geluid op de ontwikkeling en naar de omgeving te kunnen berekenen is een geluidsmodel opgesteld waarin bebouwing en nieuwe infrastructuur is ingepast in de bestaande omgeving. De uitgangspunten hiervoor zijn in onderstaande paragrafen vastgelegd.

3.1 Westplein en ontsluitingswegen plangebied

De verkeersintensiteiten van de wegen zijn verkregen van de gemeente Utrecht. De aantallen motorvoertuigen zijn in onderstaande tabellen opgenomen. De intensiteiten zijn afkomstig uit het VRU 3.1 model. Dit is een prognose die is gegeven voor de toekomstige situatie vanaf 2024 uitgaande van een Westplein op maaiveld (geen tunnel) op de huidige locatie. Een bestemmingsplan vereist een planhorizon van 10 jaar na realisatie. De gemeente heeft aangegeven dat de prognose zeker tot 2025 geldig is.

In onderstaande tabel is per weg en wegvak weergegeven wat de etmaalintensiteit is, waarmee de weg verhard⁴ is en welke maximale snelheid van toepassing is. De nieuwbouwontwikkeling heeft invloed op de verkeerswegen in het plangebied in zoverre dat naar schatting 80 motorvoertuigen per etmaal per richting extra verwacht kunnen worden. Deze zijn bij de invoer in het geluidsmodel opgeteld bij de onderstaande vermelde aantallen.

Tabel 3.1 Verkeersgegevens relevante wegvakken per richting

ID	Weg	Wegvak	etm-mvt	Verharding	Snelheid
1	Westplein	Croeselaan-Daalsetunnel	6871	DAB	50
2	Westplein	Daalsetunnel-Croeselaan	12119	DAB	50
3	Graadt van Roggeweg	vanaf Westplein	17014	DAB	50
4	Graadt van Roggeweg	richting Westplein	14328	DAB	50
5	Damstraat	Kanaalstraat-Vleutenseweg	5284	DAB	30
6	Damstraat	Westplein-Kanaalstraat	4324	DAB	30
7	Croeselaan	Westplein-Westplein	7355	DAB	50
8	Croeselaan	Westplein-Eindhalte	10024	DAB	50
9	Croeselaan	Vanaf Eindhalte richting zuid	3756	DAB	50
10	Eindhalte noordkant	Eindhalte noordkant-Eenrichting	3878	DAB	30
11	POS-Toerit WFN Parkeergarage	Eindhalte-NH Hotel	2953	DAB	30
12	POS-Toerit WFN Parkeergarage	NH Hotel-Eindhalte	3349	DAB	30
13	POS-Toerit WFN Parkeergarage	NH Hotel-Parkeergarage WFN	2953	DAB	30
14	POS-Toerit WFN Parkeergarage	Parkeergarage WFN-NH Hotel	3349	DAB	30
15	Zuidkant Eindhalte	Eenrichting Eindhalte Zuid	3026	DAB	30

De bovenvermelde wegen vallen voor wat betreft de beoordeling in twee verschillende groepen. Het geluid van de 30 km/u wegen wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening beoordeeld op de nieuwbouw (alle wegen tezamen), het geluid van de 50 km/u wegen wordt getoetst aan de Wet geluidhinder aangezien de Westflank Noord binnen de geluidszone van deze wegen ligt.

Ten behoeve van de beoordeling van het gestelde in de Wet geluidhinder (beoordeling per weg) zijn het Westplein en de Graadt van Roggeweg als een doorgaande weg beoordeeld. Hiermee wordt voorkomen dat de geluidhinder onderschat wordt.

⁴ DAB staat voor dicht asfaltbeton (=fijn asfalt of akoestisch gelijkwaardig)

Voor de geluidsberekeningen is het relevant hoe de verkeerssamenstelling is opgebouwd. Lichte motorvoertuigen maken minder geluid dan bussen, kleine vrachtwagens of zware vrachtwagens. De verdeling is in onderstaande tabel weergegeven per beoordelingsperiode. De dagperiode loopt voor geluidsberekeningen van 07:00 uur tot 19:00 uur. De avondperiode van 19:00 uur tot 23:00 uur en de nachtperiode van 23:00 uur tot 07:00 uur. De avond- en nachtperiode wegen zwaarder mee in de geluidbelasting.

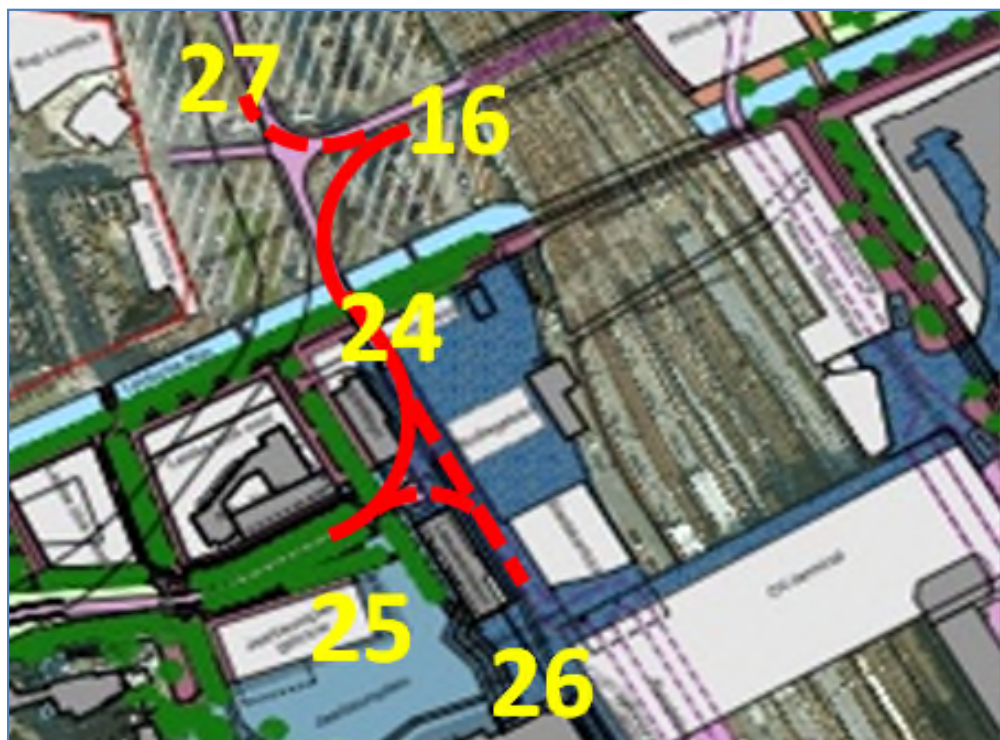
Tabel 3.2 Verkeersgegevens relevante wegvakken per richting (mvt/uur)

ID	Wegvak	Dagperiode (mvt/uur)			Avondperiode (mvt/uur)			Nachtperiode (mvt/uur)			etm-mvt
		Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	Licht	Middel	Zwaar	
1	Croeselaan-Daalsetunnel	440,3	14,6	5,0	215,3	6,0	1,3	53,8	3,3	0,6	6871
2	Daalsetunnel-Croeselaan	810,6	28,3	9,1	209,8	8,0	2,0	127,5	4,4	1,1	12119
3	vanaf Westplein	1023,2	55,3	17,8	605,5	23,3	5,3	151,4	10,8	3,0	17014
4	richting Westplein	876,6	31,6	9,8	528,3	16,0	2,8	132,1	6,8	1,6	14328
5	Kanaalstraat-Vleutenseweg	314,4	74,6	37,3	27,7	2,0	2,2	4,7	0,2	0,2	5284
6	Westplein-Kanaalstraat	235,8	3,3	3,8	230,2	1,1	2,3	57,5	0,6	1,3	4324
7	Westplein-Westplein	433,3	8,7	5,8	320,8	3,8	3,0	80,1	2,0	1,8	7355
8	Westplein-Eindhalte	625,0	36,2	19,1	280,3	14,0	7,5	69,9	7,7	4,1	10024
9	Vanaf Eindhalte richting zuid	230,5	9,8	6,4	126,6	2,6	2,0	30,3	1,4	2,1	3756
10	Eindhalte noordkant-Eenrichting	206,3	74,3	18,5	21,2	9,0	4,9	10,9	4,8	2,8	3878
11	Eindhalte-NH Hotel	192,8	5,3	1,9	87,5	2,5	0,8	21,9	1,4	0,4	2953
12	NH Hotel-Eindhalte	201,7	21,1	10,9	71,3	9,0	4,8	17,8	4,9	2,8	3349
13	NH Hotel-Parkeergarage WFN	192,8	5,3	1,9	87,5	2,5	0,8	21,9	1,4	0,4	2953
14	Parkeergarage WFN-NH Hotel	201,7	21,1	10,9	71,3	9,0	4,8	17,8	4,9	2,8	3349
15	Eenrichting Eindhalte Zuid	197,4	5,3	1,9	90,5	2,5	0,8	22,6	1,4	0,4	3026

3.2 Bussen op HOV en omgeving

De aantallen bussen op de busbanen (HOV) zijn weergegeven in figuur 3.1. Het betreft hierbij de toekomstige situatie, de bussen rijden dan niet meer over (de zuidzijde van) het Westplein. De buslijn door de Kanaalstraat is recentelijk gestopt/omgelegd.

Figuur 3.1 Relevante bustrajecten



De aantallen bussen per traject zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 3.3 Busintensiteiten op/nabij HOV baan, beide richtingen tezamen

bustraject:	27	16	24	25	26
	Westplein-Noord	Leidseveertunnel	Mineurslaan-Noord/HOV-viaduct	Langs Einhalte	Mineurslaan-midden (langs SKU)
Dagperiode 07-19u	31,7	74,3	105,9	26,3	128,7
Avondperiode 19u-23u	47,4	51,5	67,3	17,0	81,8
Nachtperiode 23u-07u	5,6	77,3	21,5	5,6	26,1
totaal etmaal	615	1716	1712	428	2080

3.3 Uitgangspunten Tram

De eindhalte van de tram (de SUNIJ) ligt op dit moment (2015) op het Jaarbeursplein maar zal in de toekomst weer doorgetrokken worden via de Leidseveertunnel naar de oostkant van het spoor. Er zal een doorkoppeling naar de Uithoflijn gerealiseerd worden.

Er is in dit onderzoek rekening gehouden met deze doorkoppeling van SUNIJ en de Uithoflijn maar dan met materieel conform Uithoflijn (HOV o/d Zuid). Dit uitgangspunt is gelijk aan voorgaande onderzoeken die Movares in opdracht van de gemeente Utrecht heeft uitgevoerd.

De dienstregeling is voor het geluidsonderzoek omgerekend naar wekdaggemiddelde uurintensiteiten per beoordelingsperiode waarbij ook het aantal rekeneenheden relevant is. Er zijn enkel tramstellen en dubbele en tellen als twee rekeneenheden.

De aantallen rekeneenheden zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3.4 Intensiteiten Uithoflijn in rekeneenheden per uur per richting

	Dag (07u-19u)	Avond (19u-23u)	Nacht (23u-07u)
OVT – Nieuwegein/IJsselstein	15.8	4	2
Nieuwegein/IJsselstein - OVT	15.8	4	2

Het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMV 2012) bevat een rekenmethode voor trams als onderdeel van wegverkeer. Deze methode is echter niet toegesneden op modern materieel dat veel stiller is dan het oude materieel.

Voor modern materieel geeft het RMV 2012 veel te hoge waarden. Voor de situatie met een gesloten baan (asfalt e.d.) kan met een 10 dB lagere waarde worden gerekend. De emissie van het nieuwe materieel is benaderd door reducties ten opzichte van de standaard te verdisconteren in de tramaantallen. In de omgeving van de Westflank Noord zal de bovenbouw van de tram vergelijkbaar zijn met rail in asfaltbeton (ingegoten spoor), waardoor het aantal bakken door 10 gedeeld kan worden. Deze methodiek is consistent met voorgaande onderzoeken. De gecorrigeerde intensiteit voor de trams per uur is weergegeven in Tabel 3.5.

Tabel 3.5 Intensiteiten Uithoflijn in rekeneenheden per uur per richting (gecorrigeerd)

	Dag (07u-19u)	Avond (19u-23u)	Nacht (23u-07u)
OVT – Nieuwegein/IJsselstein	1.76	0.44	0.22
Nieuwegein/IJsselstein - OVT	1.76	0.44	0.22

Bovenstaande methodiek vereist bij deze actualisatie van het bestemmingsplan nog een correctie. In de aanbestedingsfase voor de aanschaf van trams is in het programma van eisen (PVE) een iets ruimere norm opgenomen. Concreet mogen trams +1dB meer geluidsemissie veroorzaken dan het standaard uitgangspunt. Daarom is voor dit bestemmingsplan uitgegaan van een +1 dB(A) hogere geluidsemissie.

3.4 Uitgangspunten Spoor

Om het spoorweglawaai te kunnen berekenen is gebruik gemaakt van gegevens van ProRail. Normaliter worden de brongegevens van rechtswege betrokken uit het geluidregister⁵. Echter, in 2015 is een akoestisch onderzoek⁶ uitgevoerd in het kader van het Tracébesluit Doorstroomstation Utrecht. Op grond van dit Besluit zullen de registergegevens worden aangepast. Daarom zijn deze gegevens gehanteerd bij de herziening van het bestemmingsplan.

Voor geluidsberekeningen gaat het om de aantallen treinen, het type trein en de samenstelling per trein. Dit resulteert in aantallen bakken per uur, per richting en per periode (dag-, avond- en nachtperiode). In het geluidsmodel zijn deze vervolgens per spoor ingevoerd.

De gehanteerde intensiteiten per categorie per richting voor de treinen aan de noordzijde van Utrecht Centraal zijn weergegeven in tabel 4-6.

Het spoor zal in de toekomstige situatie volledig op betonnen dwarsliggers liggen met voegloos spoor. De snelheidsprofielen zijn ter hoogte van de Westflank Noord redelijk vlak. De snelheid van de reizigerstreinen bedraagt 40 tot 60 km/uur. Goederentreinen vanuit Amsterdam rijden maximaal 80 km/uur en 60 km/uur in de omgekeerde richting.

⁵ Zie <http://www.geluidspoor.nl/geluidregister.html>

⁶ Akoestisch onderzoek bij TB “Doorstroomstation Utrecht (DSSU) - Onderzoeksrapport geluid voor TB” met kenmerk OND-ET-CON-GL-RAP-100,15 juni 2015 Versie 4.0

Tabel 3.6 Treinintensiteiten toekomstige situatie*(rekeeneenheden per uur per richting), gedurende dag-, avond- en nachtperiode*

Van	Naar	Trein-categorie	Gemiddeld aantal eenheden per uur per richting		
			Dag	Avond	Nacht
Amsterdam	Utrecht	4	4.34	4.73	2.96
		8	117.68	103.20	33.17
		9	1.00	1.00	0.32
		11	17.34	18.92	11.82
Woerden	Utrecht	3	11.12	9.60	3.09
		4	0.42	0.46	0.28
		8	94.55	81.60	26.23
		11	1.68	1.84	1.12
Amersfoort	Utrecht	3	20.34	19.20	6.17
		4	0.42	0.46	0.28
		8	85.70	75.60	24.30
		11	1.68	1.84	1.12

3.5 Uitgangspunten Emplacement

Het emplacement strekt zich uit van de Bleekstraat in het zuidoosten tot aan de Cartesiusweg in het noordwesten; inclusief de stationslocatie. Het emplacement is een inrichting die valt onder Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Onder de activiteiten van het emplacement vallen o.a. het warmdraaien, wassen en stallen van treinen in de nacht en het rijden van en naar deze overstandlocaties. Deze rijbewegingen vallen niet onder het doorgaande treinverkeer.

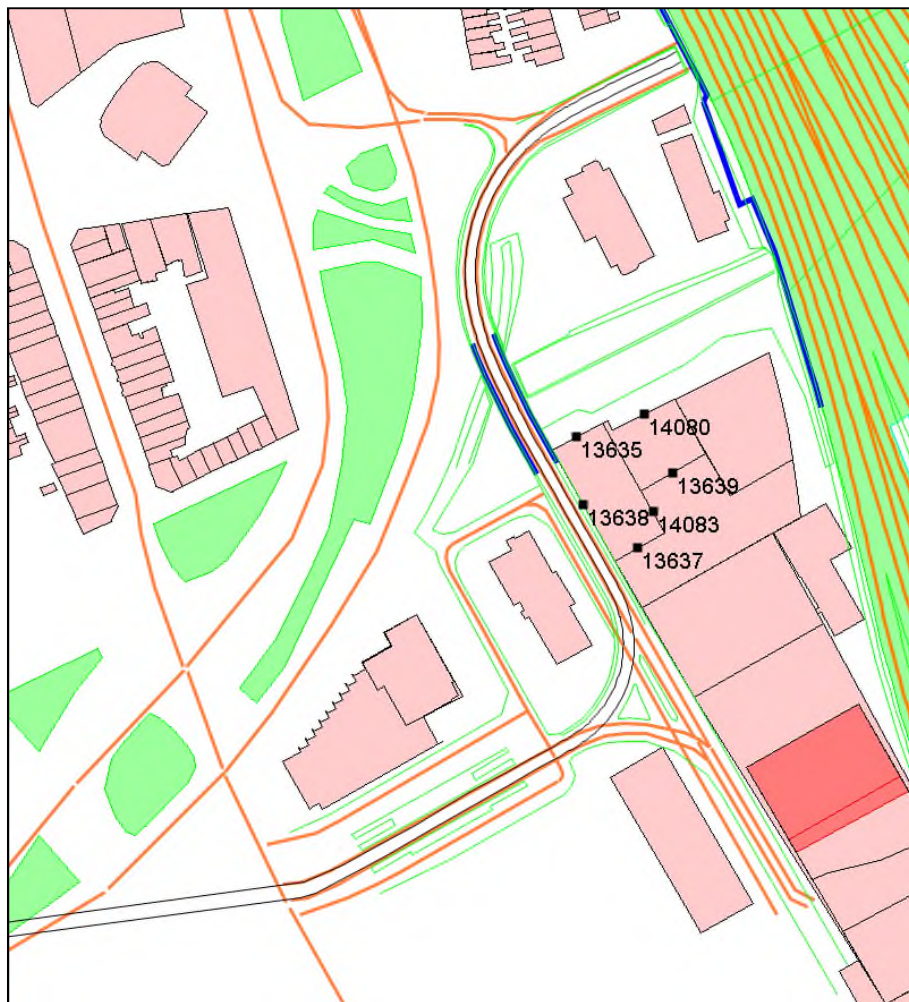
Het geluidsmodel van het 'Emplacement Utrecht CS en Cartesiusweg' is in beheer bij ProRail. Met behulp van dit model is getoetst hoeveel geluid er op de nieuwbouwlocatie te verwachten is. Voor de uitgangspunten die bij dat geluidsmodel horen wordt verwezen naar de vigerende vergunning uit 2006. Bij die vergunning horen vaste toetspunten direct nabij de inrichting. Als de nieuw te bouwen woningen passen binnen de grenswaarden en het gemeentelijk geluidbeleid dan zal het emplacement niet beperkt worden in de exploitatie en zal het geluid op de woningen ondergeschikt zijn aan het spoorweglawaai (zie paragraaf 3.3).

4 Geluidbelastingen per geluidsbron

Het bouwvlak waarbinnen de bebouwing gerealiseerd kan worden is tezamen met het HOV viaduct ingevoerd in een geluidsmodeel. Daarmee zijn de geluidbelastingen berekend op de gevels van de gebouwen waarvoor het bestemmingsplan herziend wordt. Het betreft de gevel van het linker (fase 3c) en middelste gebouw (fase 3b) boven de parkeergarage die daaronder geprojecteerd is.

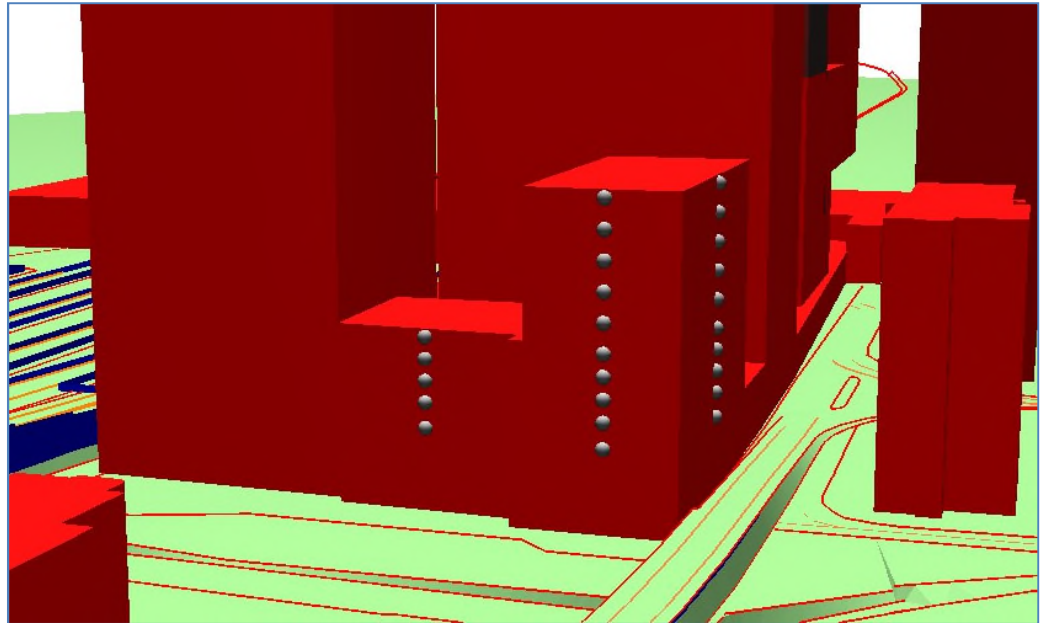
De modelsituatie met de positie van de waarneempunten is in onderstaande figuur weergegeven. De detailresultaten per geluidsbron zijn in de volgende paragrafen weergegeven. Aangegeven is hoe hoog de geluidbelastingen zijn en wat de gevolgen daarvan zijn voor het project. De beoordeling van alle bronnen tezamen is opgenomen in het volgende hoofdstuk.

Figuur 4.1 Geluidmodel en ligging waarneempunten en de bijhorende nummers



De hoogte van de waarneempunten is afhankelijk van de hoogte van de bebouwing. De waarneempunten zijn gepositioneerd vanaf 11,5m (forumniveau + 1,5m) en vervolgens met een hoogteverschil van 3 meter ten opzichte van elkaar vanaf 15 meter, zodat de variatie van de geluidbelasting over de gevels voldoende inzichtelijk is (zie Figuur 4.2 voor 3D weergave van de waarneempunten).

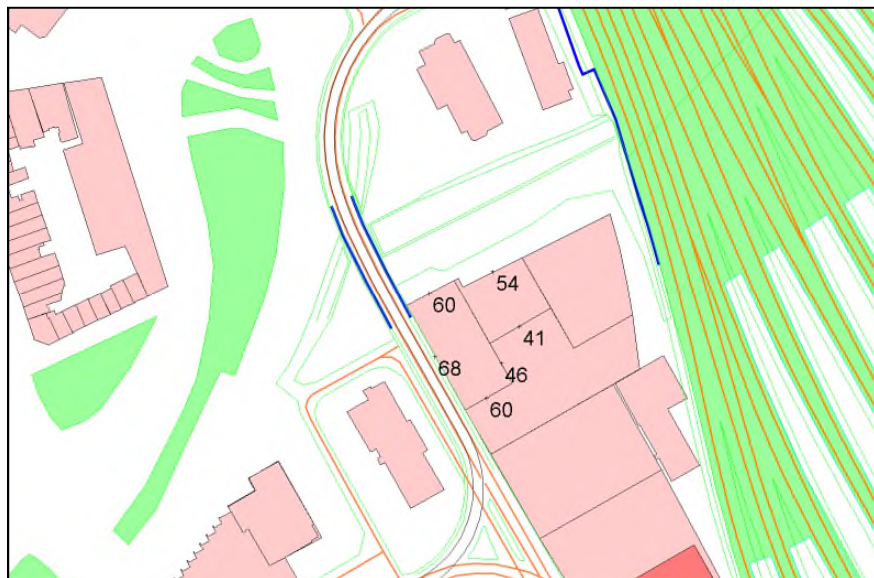
Figuur 4.2 3D visualisatie waarneempunten



4.1 Tramlawaai en
wegverkeerslawaai
van busbanen en
wegen;

Het geluid van alle 30 km/uur wegen (inclusief HOV en tram) is grafisch weergegeven in Figuur 4.3.

Figuur 4.3 Cumulatieve geluidbelastingen vanwege HOV en overige 30 km/u wegen *exclusief aftrek van art110g*



Ondanks de lage rijksnelheid van trams en bussen zijn de geluidbelastingen op de nieuwbouw relatief hoog. Dit heeft met name bouwkundige gevolgen want onder een goede ruimtelijke ordening wordt normaliter ook verstaan dat de kwaliteit van de geluidwering van de gevels zodanig is dat binnen in de woningen voldaan wordt aan de normen uit het bouwbesluit.

Voor de opbouw van de gevels heeft dit ingrijpende gevolgen. In deze situatie zou een geluidwering van 35 dB gerealiseerd moeten worden om te voldoen aan de 33 dB grenswaarde binnen een geluidsgevoelig verblijfsgebied in woningen. Dit is een hoge waarde. Voor de zijgevels zijn minder zware voorzieningen vereist.

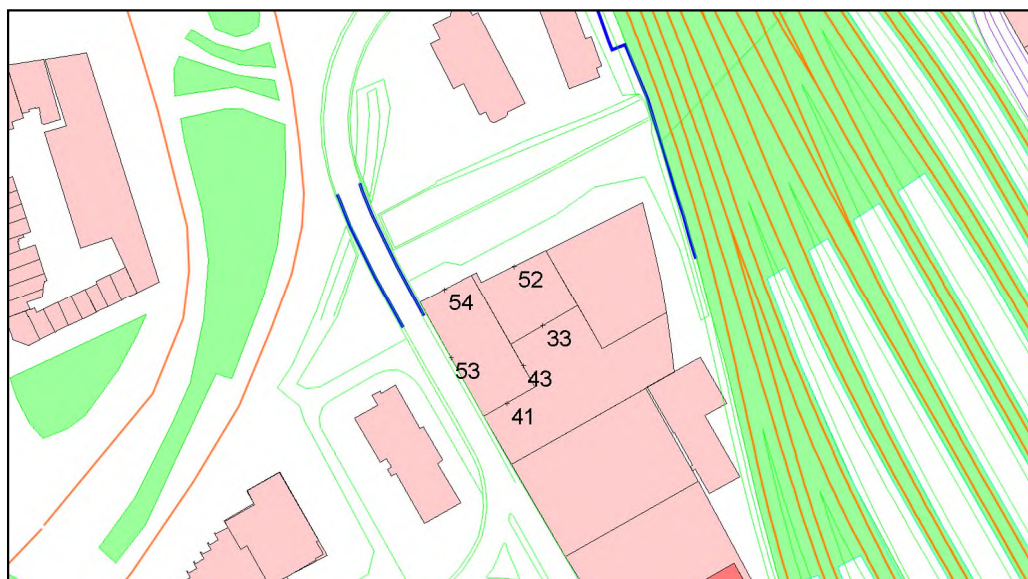
De hoogste geluidbelasting bedraagt 68 dB (zonder aftrek) aan de Mineurslaanzijde. Omdat voor een goede ruimtelijke ordening een vergelijking met de Wet geluidhinder gemaakt wordt kan geconcludeerd worden dat net voldaan wordt aan de maximale ontheffingswaarde (63+5).

4.2 Westplein

In Figuur 4.4 is de geluidbelasting op de nieuw te bouwen woningen weergegeven als gevolg van het wegverkeerslawaai van het Westplein.

De gepresenteerde waarden zijn gecorrigeerd met 5 dB conform artikel 110g van de wet geluidhinder. De hoogste toetswaarde is 54 dB. Dit is een overschrijding van 6 dB over de voorkeurswaarde (48 dB), maar ligt ruim onder de maximale ontheffingswaarde (63 dB). Maatregelen om de geluidbelastingen te verlagen zijn hier niet direct aanwezig. De enige mogelijkheid is stiller asfalt. Daarmee is geen 6 dB te reduceren in deze situatie. Stiller asfalt is bovendien minder belastbaar en wordt normaliter niet op dergelijke stedelijke wegen toegepast.

Figuur 4.4 Geluidbelasting vanwege Westplein *inclusief aftrek van art110g*



4.3 Overige wegen

Zoals aangegeven in paragraaf 3.1 zijn er meerdere wegen die een geluidszone hebben waarbinnen de nieuwbouw gerealiseerd wordt.

Naast het Westplein betreft dit alleen de Croeselaan. De Damstraat hoeft niet beoordeeld te worden omdat deze weg een 30 km/u regime heeft. De geluidbelastingen die de Croeselaan veroorzaakt ligt ruim onder de voorkeurswaarde voor wegen, 48 dB.

4.4 Spoorweglawaai

De resultaten van de geluidbelasting als gevolg van het spoorweglawaai zijn in Figuur 4.5 grafisch weergegeven.

Figuur 4.5 Cumulatieve geluidbelasting vanwege het spoorverkeer



De hoogste geluidbelasting als aan de noord kant van het gebouw en bedraagt 60 dB. Dit is 8 dB onder de maximale ontheffingswaarde.

De bouw mogelijkheden hangen sterk af van het type bebouwing (kantoor/woning studentenwoningen) en zal moeten voldoen aan hetgeen in het bestemmingsplan en hogere waarde besluit wordt vastgelegd voor iedere individuele woning.

Het plangebied ligt in een zeer complex gebied waarbij alle geluidsbronnen rondom de locatie van invloed zijn op de (on)mogelijkheden voor woningbouw. Maatregelen aan de bron of in de overdracht zijn vrijwel niet mogelijk omdat de bebouwing hoog is en er veel sporen van invloed zijn.

Voor alle overschrijdingen zal extra aandacht aan de geluidswering van de gevels besteedt moeten worden. Uiteindelijk moet per appartement gegarandeerd kunnen worden dat het geluidsniveau binnen in de woningen voldoet aan de grenswaarden conform het Bouwbesluit.

4.5 Conclusie resultaten verkeerslawaai

Bij overschrijdingen van grenswaarden zijn geluidsluwe⁷ gevels vereist indien er geluidsgevoelige bestemmingen in gerealiseerd worden. Deze voorwaarde is lastiger realiseerbaar indien het geluid van meerdere kanten komt en als het (juridisch) verschillende geluidsbronnen betreft. Bijvoorbeeld een overschrijding vanwege spoorweglawaai op de voorgevel en een overschrijding vanwege wegverkeerslawaai op de achtergevel maakt het onmogelijk om een geluidsluwe gevel te realiseren. De gemeente zal hiervoor geen ontheffing verlenen tenzij er maatregelen getroffen worden die de geluidbelasting op een of meerdere gevels verlagen bijvoorbeeld in de vorm van balustradeschermen. Zie figuur 4.6 en de studie 'Verkenningen - Bijlagen bij het Definitief Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteit Plan CU 2030: Westflank Noord door GROUP A , d.d. juli 2012).

⁷ Met geluidsluw wordt bedoeld dat de geluidbelasting op die andere gevel lager is dan de voorkeurswaarde.

Figuur 4.6 Geluidwering via galerijschermen

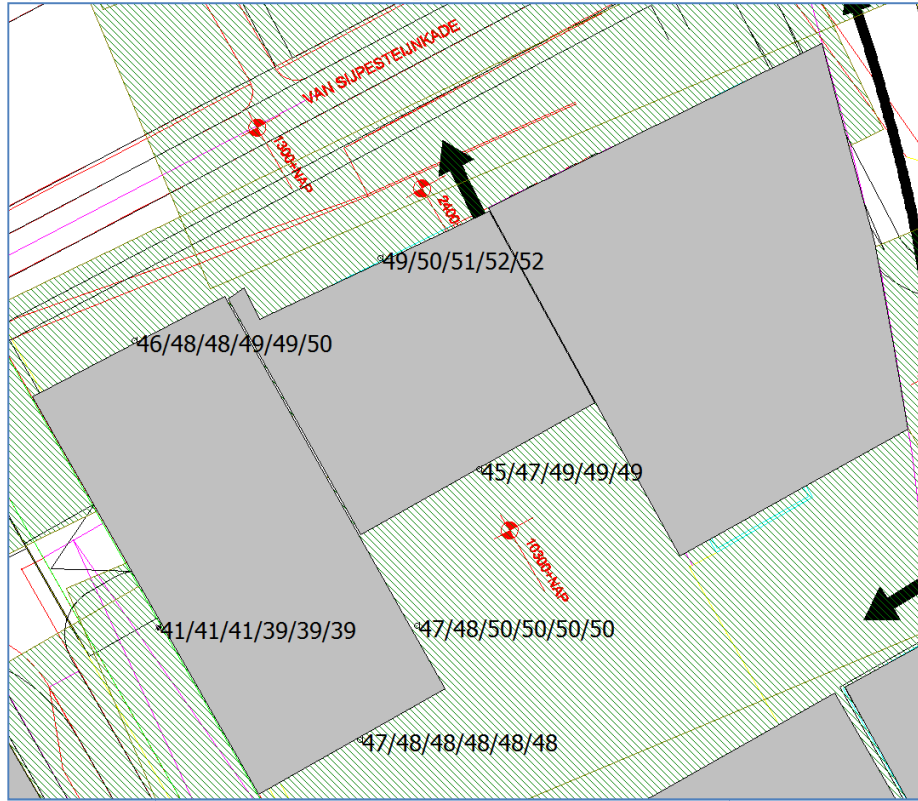


4.6 Emplacementslawaai

Van het emplacementlawaai is een berekening gemaakt. In Figuur 4.7 zijn de geluidbelastingen grafisch weergegeven per bouwlaag. Daaruit volgt dat de geluidbelasting op het gebouw dat het dichtste bij het spoor staat maximaal 52 dB(A) is. Inhoudelijk betekent dit dat op dit punt voldaan wordt aan het gemeentelijk geluidbeleid, ≤ 55 dB(A). Het geluid van het emplacement geeft daarnaast een 8 dB lagere geluidbelasting dan het spoorweglawaai (van de doorgaande treinen) en kan daarom als verwaarloosbaar gezien worden.

De geluidbelastingen op het plan liggen in het algemeen 7 dB of meer onder het geluid van het doorgaande spoor. Uitzonderd het zuidelijke punt van gebouw 3b, waar het 1 dB lager is dan de geluidbelasting van het spoor. Deze waarde (49 dB) zit net onder de geluidbelasting van het spoor (50 dB), maar het ligt ruim onder het geluidbeleid van 55 dB(A), zodat er overall voldaan wordt aan het geluidbeleid (te weten 55 dB(A) of 7 dB lager dan het doorgaande spoor).

Figuur 4.7 Emplacementlawaai op Westflank Noord



5 Beoordeling van alle bronnen en aanbevelingen

- 5.1 Doel van dit hoofdstuk In dit hoofdstuk worden de resultaten van de berekeningen samengevat en worden de belastingen t.g.v. de verschillende bronnen aan elkaar gerelateerd en vergeleken met de mogelijkheden binnen het geluidbeleid van de gemeente Utrecht. Tenslotte worden de consequenties van de resultaten voor de realisatie van het plan beschouwd.
- 5.2 Wegverkeer De geluidbelastingen vanwege het Westplein veroorzaken overschrijdingen van de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. Daarvoor moeten hogere waarden voor vastgesteld worden. Deze waarden staan vermeld in bijlage I.
- De 30 km/uur wegen (ontsluitingswegen, bussen en trams) tezamen veroorzaken hoge geluidbelastingen maar voldoen, indien getoetst met de Wet geluidhinder, aan de maximale ontheffingswaarde. Hierdoor kan de situatie beoordeeld worden als ‘goede ruimtelijke ordening’. De gevels van de woningen moeten daarbij onverminderd voldoen aan het Bouwbesluit. De geluidbelastingen van deze wegen zullen daarbij maatgevend zijn ten opzichte van het Westplein.
- 5.3 Spoorweglawaai en industrielawaai Het spoorweglawaai veroorzaakt een geluidbelasting met als hoogste waarde 60 dB. Hier zijn hogere waarden voor nodig. Deze waarden staan tevens vermeld in bijlage I.
- Het industrielawaai is ook in de tabellen opgenomen maar wordt verder niet betrokken in de hogere waarden procedure. De geluidbelastingen voldoen ook aan het gemeentelijk beleid.
- 5.4 Cumulatie Indien er hogere waarden voor de voorkeurswaarde nodig zijn in het kader van de Wet geluidhinder moet cumulatie van geluid in de beoordeling betrokken worden. De cumulatieve waarden zijn toegevoegd aan de tabel in bijlage I. Hierbij is ook rekening gehouden met de geluidbelastingen ten gevolge van het emplacement.
- 5.5 Voorwaarden voor ontheffing Bij overschrijding van grenswaarden let de gemeente Utrecht als bevoegd gezag op aspecten als geluidsluwe gevel en de mogelijkheid tot het akoestisch gunstig indelen van woningen voordat ze ontheffing verleent. Omdat dit een bestemmingsplan onderzoek betreft worden die voorwaarden in de regels opgenomen. Een definitieve uitwerking van de nieuwbouw zal daarmee via deze regels voldoen aan de Wet geluidhinder en gemeentelijk geluidbeleid.

Colofon

Opdrachtgever NS Vastgoed B.V.
Michiel Jongmans

Uitgave Movares Nederland B.V.

Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra
Afdeling Planontwikkeling en Bouwprocessen: Omgeving en Conditionering

Utrecht
Daalseplein 100
3500 GW Utrecht

Telefoon 31 (0)6 2351 7629

Ondertekenaar Voeten, SP

Projectnummer RM003538

Opgesteld door Maurits de Jong

© 2015, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Bijlage I Geluidbelastingen en hogere waarden

In deze bijlage zijn de geluidbelastingen per geluidsbron weergegeven op volgorde van waarneempuntnummer. De nummers staan weergegeven in onderstaande figuur.



Geluidbelastingen								
Punt	Ligging op gebouw	Hoogte	30 km Wegen + Tram	Westplein incl. 5 dB ex.art 110g	Spoor	Emplacement-lawaai	L _{VL,CUM} (Wgh bronnen)	L _{VL,CUM} (alle geluidsbronnen voor goede RO)
13635	Wfn HOV gebouw	11,5	60	54	55	46	60	61
13635	Wfn HOV gebouw	15	59	54	55	48	60	61
13635	Wfn HOV gebouw	18	59	54	56	48	60	61
13635	Wfn HOV gebouw	21	59	54	57	49	60	61
13635	Wfn HOV gebouw	24	59	54	58	49	60	61
13635	Wfn HOV gebouw	28	58	54	58	50	60	61
13635	Wfn HOV gebouw	32	58	54	59	50	60	61
13635	Wfn HOV gebouw	36	58	54	59	50	60	61
13635	Wfn HOV gebouw	40	57	54	59	51	60	60
13635	Wfn HOV gebouw	44	57	54	59	51	60	60
13637	Wfn HOV gebouw	11,5	48	36	50	47	47	51
13637	Wfn HOV gebouw	15	55	40	52	48	50	56
13637	Wfn HOV gebouw	18	58	41	54	48	51	59
13637	Wfn HOV gebouw	21	59	41	56	48	53	60
13637	Wfn HOV gebouw	24	60	41	57	48	54	61
13637	Wfn HOV gebouw	28	60	41	58	48	54	61
13637	Wfn HOV gebouw	32	60	41	58	48	54	61
13637	Wfn HOV gebouw	36	60	41	58	48	54	61
13637	Wfn HOV gebouw	40	60	41	59	49	55	61
13637	Wfn HOV gebouw	44	60	41	59	49	55	61
13638	Wfn HOV gebouw	11,5	68	53	49	41	58	68
13638	Wfn HOV gebouw	15	68	53	42	41	58	68
13638	Wfn HOV gebouw	18	67	53	41	41	58	67
13638	Wfn HOV gebouw	21	67	53	40	39	58	67
13638	Wfn HOV gebouw	24	66	53	40	39	58	66
13638	Wfn HOV gebouw	28	66	53	40	39	58	66
13638	Wfn HOV gebouw	32	66	53	40	39	58	66
13638	Wfn HOV gebouw	36	65	53	40	39	58	65
13638	Wfn HOV gebouw	40	65	53	40	40	58	65
13638	Wfn HOV gebouw	44	64	53	40	41	58	64
13639	Wfn laagbouw	11,5	38	26	44	45	41	45
13639	Wfn laagbouw	15	39	30	46	47	43	47
13639	Wfn laagbouw	18	40	32	47	49	44	48
13639	Wfn laagbouw	21	41	32	48	49	45	49
13639	Wfn laagbouw	24	41	33	50	49	47	49
14080	Wfn laagbouw	11,5	54	50	56	49	57	57
14080	Wfn laagbouw	15	54	51	58	50	58	58
14080	Wfn laagbouw	18	54	51	58	51	58	58
14080	Wfn laagbouw	21	54	51	59	52	58	59
14080	Wfn laagbouw	24	54	52	60	52	59	59
14083	Wfn HOV gebouw	11,5	32	24	48	47	44	47
14083	Wfn HOV gebouw	15	33	24	51	48	47	49
14083	Wfn HOV gebouw	18	34	25	53	50	49	51
14083	Wfn HOV gebouw	21	35	27	55	50	51	52
14083	Wfn HOV gebouw	24	37	31	55	50	51	52
14083	Wfn HOV gebouw	28	39	39	56	50	52	53
14083	Wfn HOV gebouw	32	42	41	57	51	54	54
14083	Wfn HOV gebouw	36	45	42	57	51	54	54
14083	Wfn HOV gebouw	40	46	43	57	51	54	55
14083	Wfn HOV gebouw	44	46	43	58	51	55	55

Regels

Hoofdstuk 1 Bestemmingsregels

Artikel 1 Herziening van bestemmingsplan Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied

Het bestemmingsplan Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied, is onverminderd van toepassing, met dien verstande dat de navolgende artikelen worden herzien:

1.1 Begrippen

Aan artikel 1 van het bestemmingsplan Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied wordt lid 53 toegevoegd. Lid 53 luidt als volgt:

1.53 woningvorming

het bouwkundig splitsen van een woning of het anders gebruiken van een woning, waardoor een of meer extra woningen ontstaan.

1.2 Gemengd

De maximaal brutovloeroppervlakte voor de functie wonen in tabel (1) van artikel 3.4.3 van het bestemmingsplan Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied wordt herzien en luidt na herziening als volgt:

Functie:	Gezamenlijk maximum bvo (m2):
Wonen	31.000

1.3 Algemene bouwregels

Artikel 11 van het bestemmingsplan Van Sijpesteijkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied wordt herzien en luidt na herziening als volgt:

Artikel 11 Algemene bouwregels

11.1 Overschrijden bouwgrens

- Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappenhuisen, hellingbanen, entreepoortalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter;
- Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde vermeld onder a. voor het overschrijden van bouw- en/of bestemmingsgrenzen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels door tot gebouwen behorende balkons, afdaken, erkers en dergelijke, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en waarbij de vrije hoogte tot aan het peil minimaal 2,2 meter bedraagt.

11.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

- Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
- Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

11.3 Woningvorming en omzetting

- a. Het veranderen, vervangen of vergroten van een woning mag niet leiden tot omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimte of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - 1. het woon- en leefmilieu;
 - 2. de privacy van omwonenden;
 - 3. het verkeer en de parkeersituatie;
 - 4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

1.4 Algemene gebruiksregels

Artikel 12 van het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied wordt herzien en luidt na herziening als volgt:

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

12.1 Strijdig gebruik

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen het gebruik van of het laten gebruiken van:

- a. onbebouwde gronden als staan- of ligplaats voor onderkomens;
- b. onbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen;
- c. stacaravans en recreatiewoningen voor permanente bewoning;
- d. onbebouwde gronden als kampeerterrein;
- e. vrijstaande bijbehorende bouwwerken voor bewoning;
- f. onbebouwde gronden als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan;
- g. onbebouwde gronden als stortplaats voor puin en afvalstoffen, voor zover dit niet betreft het storten of opslaan in bij gebouwen behorende tuinen van geringen hoeveelheden afvalstoffen die afkomstig zijn van het onderhoud van die tuinen.

12.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassing

- a. Een gebruiksverandering waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig is mag niet leiden tot de omzetting van zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte of tot de vorming van een extra woning.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en omzetting of woningvorming toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de Beleidsregels Hoofdstuk 4 Huisvestingsverordening 2015, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimte of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - 1. het woon- en leefmilieu;
 - 2. de privacy van omwonenden;
 - 3. het verkeer en de parkeersituatie;
 - 4. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

1.5 Overige regels

Artikel 15 lid 2 van het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied komt te vervallen.

Hoofdstuk 2 Overgangs- en slotregels

Artikel 2 Overgangsrecht

Voor het overgangsrecht wordt verwezen naar artikel 16 van het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied.

Artikel 3 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 1e herziening Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl