

Bestemmingsplan



Merwedekanaalzone deelgebied 4,
Defensiereterrein

Vastgesteld,



Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensierterrein

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doelstelling	7
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	9
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Relevante beleidskaders	11
2.1	Algemeen	11
2.2	Rijksbeleid	11
2.3	Provinciaal en regionaal beleid	13
2.4	Gemeentelijk beleid	16
2.5	Gebiedsspecifiek beleid	25
2.6	Conclusie	28
Hoofdstuk 3	Bestaande situatie	29
3.1	Inleiding	29
3.2	Beschrijving van het plangebied en omgeving	30
Hoofdstuk 4	Planbeschrijving	33
4.1	Stedelijke context	33
4.2	Stedenbouwkundig Programma van Eisen	36
4.3	Programma	40
4.4	Verkeer en parkeren	41
Hoofdstuk 5	Onderzoek en randvoorwaarden	45
5.1	Inleiding	45
5.2	Milieu-effectrapportage	45
5.3	Geluidhinder	46
5.4	Externe veiligheid	51
5.5	Bodemkwaliteit	52
5.6	Bedrijven en milieuzonering	53
5.7	Luchtkwaliteit	55
5.8	Flora en fauna	56
5.9	Water	57
5.10	Archeologie	58
5.11	Niet gesprongen explosieven	61
5.12	Kabels en leidingen	61
5.13	Kwaliteit van de leefomgeving	61
5.14	Duurzaamheid en toekomstbestendige energie	63
5.15	Gezondheid	64
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	67
6.1	Economische uitvoerbaarheid	67
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	67
Hoofdstuk 7	Juridische planopzet	71
7.1	Inleiding	71
7.2	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	71

7.3	Planvorm	71
7.4	Opbouw regels	73
7.5	Artikelsgewijze toelichting	73
7.6	Lijst van bedrijfsactiviteiten - functiemenging	74
7.7	Lijst van Horeca-activiteiten	74
7.8	Handhaving	75

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 340.000 in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De gemeente Utrecht werkt daarmee aan het realiseren van een gezonde en duurzame stad. Met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt ingezet op de transformatie van de gehele Merwedekanaalzone naar een hoogwaardig gemengd stedelijk gebied.

In 2005 heeft de gemeenteraad de ontwikkelingsvisie vastgesteld voor de Merwedekanaalzone. Inmiddels is een 'Omgevingsvisie Merwedekanaalzone' (2017) opgesteld dat bestaat uit twee fasen: Deel 1 bestaat uit een 'Ruimtelijke Agenda' en deel 2 uit een 'Uitwerkingsplan'. In de Ruimtelijke Agenda zijn de ambities voor de stedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone opgenomen. De omgevingsvisie biedt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan maar geeft het ruimtelijk programmatisch kader voor de verstedelijking.

Als onderdeel van de transformatieopgave is eerder het voormalig Defensie terrein aan de Overste den Oudelaan en het Geurts- en Laventerrein (hierna Defensie terrein) door de gemeente aangekocht met als doel deze terreinen te ontwikkelen tot een duurzame, gezonde en stedelijke stadswijk. De uitwerking van de ambities van dit deelgebied staan in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voormalig Defensie terrein Merwedekanaalzone 4 (vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2016). De nieuwe stadsbuurt voorziet in een gedifferentieerd stedelijk woonprogramma met appartementen en eengezinswoningen. Het SPvE bevat de kaders voor de differentiatie van het woningprogramma en het invullen van de duurzaamheidsambities.

In het voorliggende bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensie terrein zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden ten behoeve van de ontwikkeling van de nieuwe buurt vastgelegd.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is de realisering van een duurzame, energiezuinige woonwijk van 600 woningen planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het Jongeriuscomplex en de locatie van de huidige Hulp Warmte Centrale (HWC) maken onderdeel van het plangebied. Hiervan wordt de functionele en ruimtelijke structuur vastgelegd.

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

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen ten zuidwesten van het centrum en het Centraal treinstation. Het is een terrein van circa 7 hectare gelegen langs het Merwedekanaal.

De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Dr. M.A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan, Kanaalweg en Wilhelminawerf en kantoren aan de Kon. Wilhelminalaan (afbeelding 1.1). De plangrens aan de noord en westzijde wordt bepaald door het bestemmingsplan dat de HOV baan langs een deel van het plangebied mogelijk maakt (bestemmingsplan HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland 2016).



NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG4DEFENS-ON01.den

Afbeelding 1.1: Begrenzing bestemmingsplangebied

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

bestemmingsplan	Vastgesteld door raad
Industrielawaai herziening Utrecht	17 juli 1990
Actualisering diverse gebieden	31 oktober 2013

1.5 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ruimtelijke beleidskader die van belang zijn voor de ontwikkeling van het Defensierrein. De voorgenomen ontwikkeling moet passen in het ruimtelijk beleid. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling in dit hoofdstuk een complete samenvatting te geven van al het relevante beleid op de verschillende niveaus. Uitsluitend de meest relevante beleidskaders zijn in dit hoofdstuk samengevat weergegeven.

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 Structuurvisie 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):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. 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.

Ladder duurzame verstedelijking

Op basis van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet, bij stedelijke ontwikkelingen, de Ladder Duurzame Verstedelijking worden doorlopen. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Regionale behoefte

In het plangebied wordt juridisch-planologisch ruimte geboden om 600 woningen te realiseren en een beperkt programma aan niet-woonfuncties.

ABF Research heeft voor de provincie een prognose gemaakt van de ontwikkeling van de bevolking, huishoudens, de kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag 2010-2025 met een doorkijk naar 2040 (rapport 'Verkenning kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte provincie Utrecht' van februari 2011).

Uit deze prognose blijkt dat 60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht voor rekening komt van het stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat tussen 2010 en 2025 nog

behoefte bestaat aan circa 8.500 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.

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

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

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

De niet woonfuncties zijn ondergeschikt in omvang en aan de hoofdfunctie gerelateerd. De behoefte wordt gecreëerd door het toe te voegen woonprogramma.

Kwalitatief

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

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

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

Op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin behoefte bestaat aan de nieuwe woningen (600) die mogelijk worden gemaakt op het Defensierrein. 60% van het kwantitatieve tekort aan woningen in de provincie Utrecht komt voor rekening van het stadsgewest Utrecht. Verder blijkt dat behoefte bestaat aan Centrum stedelijke woonmilieus. Een wijk van een dergelijke omvang bestaat niet alleen uit woningen maar ook aan functies die aan de hoofdfunctie zijn gerelateerd, zoals kleinschalige bedrijvigheid.

Vast staat dat de ruimtevraag in dit geval wordt opgevangen door herstructurering van bestaand stedelijk gebied. De inbreidingslocatie maakt deel uit van de integrale herontwikkelingsopgave die is voorzien voor de gehele Merwedekanaalzone. Dit gebied wordt momenteel gekenmerkt door de aanwezigheid van verouderde bedrijfslocaties waarbij een deel van het terrein inmiddels braak ligt. Vanwege met name de ligging op korte afstand van het centrum van Utrecht en de ligging aan het Merwedekanaal is transformatie van dit gebied gewenst. Door hier woonfuncties toe te voegen wordt bijgedragen aan het realiseren van een duurzame, energiezuinige en gezonde stad.

Het plangebied is tenslotte gelegen aan een HOV-baan in directe nabijheid van het grootste OV-knooppunt van Nederland en voorzien is van goede ontsluiting voor langzaam verkeer en autoverkeer. Kortom, het plangebied is zeer goed multimodaal ontsloten.

De ontwikkeling van het Defensierrein voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking en past ook voor het overige binnen de kaders van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

2.3 Provinciaal en regionaal beleid

2.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waar het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld. Van beide plannen (PRS en PRV) zijn de herijkingen in december 2016 vastgesteld.

Verstedelijking

De provincie Utrecht richt zich in haar verstedelijkingsbeleid primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wordt verstedelijking zoveel mogelijk gekoppeld aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Voor een aantrekkelijke provincie zijn vitale steden en dorpen belangrijk. De combinatie van historische bebouwing, de aanwezigheid van onder andere culturele voorzieningen, winkels, horeca en uitgaansmogelijkheden, diverse woningtypes, verschillende vormen van werkgelegenheid, sport- en ontspanningsmogelijkheden en groen in de nabijheid draagt bij aan deze vitaliteit.

Op de Visiekaart behorende bij de PRS is het plangebied aangeduid als een '(groot) stedelijk vestigingsmilieu' waar behoefte is aan een grote binnenstedelijke woningbouwopgave (afbeelding 2.1). De grote ontwikkelingsopgave die wordt gerealiseerd op het defensieterrein sluit aan bij de beleidskoers die is ingezet in de PRS.



Afbeelding 2.1: Globale ligging plangebied in Visiekaart PRS

2.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV - 2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht (en herijkt in 2016). De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen zoals opgenomen in de structuurvisie.

De relevante regels uit de PRV voor dit bestemmingsplan betreffen:

- Artikel 2.10 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan;
- Artikel 3.1 sub 3, waarin is opgenomen dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen.

Voor het Defensieterrein wordt op bovenstaande aspecten ingegaan in de toelichting. Het plan past binnen de beleidskaders uit de PRV.

2.3.3 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

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

De drie hoofddoelstellingen voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

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

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

De ontwikkeling van een hoog stedelijk woonmilieu aan de Merwedekanaalzone past binnen het beleidskader aangezien sprake is van toevoeging van passend woningaanbod, met een hoge ambitie op het gebied van gezondheid en duurzaamheid, door transformatie van een bedrijventerrein.

2.3.4 Regionale woonvisie 2030

De Regionale Woonvisie 2030 richt zich op de woningbehoefte tot 2030 en het op basis hiervan te voeren beleid op de lange en middellange termijn. Onderwerpen zijn de kwantitatieve en de kwalitatieve woningbehoefte, de bouwopgave, het doelgroepenbeleid en het woonruimteverdelingsbeleid. Deze woonvisie gaat niet in op de ruimtelijke vertaling hiervan. BRU heeft vier kernuitgangspunten geformuleerd:

1. De regio maakt zich sterk voor het terugdringen van het kwantitatieve woningtekort;
2. De regio wil sturen op de betaalbaarheid van de regionale woningvoorraad. Zij zet zich in voor voldoende sociale huisvestingsmogelijkheden en een evenwichtige spreiding daarvan over de gemeenten;
3. De regio wil sturen op versterken van de woonkwaliteit, in het verlengde van de veranderende

woningbehoefte voor specifieke doelgroepen;

4. Tenslotte ziet de regio als taak het eerlijk verdelen van de schaarse woonruimte.

De ontwikkeling van een woonlocatie in de directe nabijheid van het centrum van Utrecht past binnen het beleid uit de regionale woonvisie.

2.4 Gemeentelijk beleid

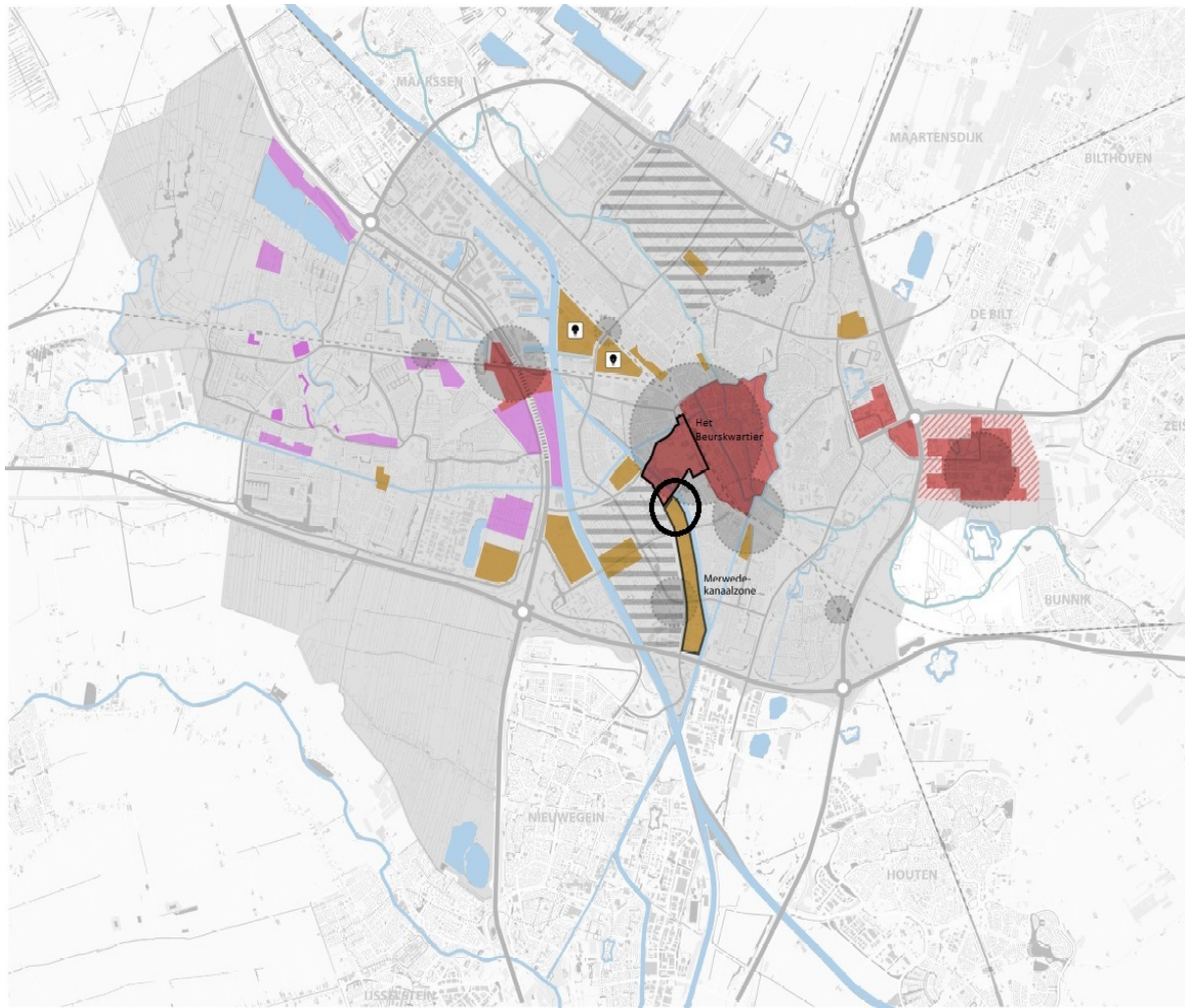
2.4.1 Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei! (RSU)

Op 8 december 2016 heeft de gemeenteraad van Utrecht de RSU vastgesteld waarin de keuzes staan op welke wijze Utrecht wil inzetten op de ambitie voor gezonde groei.

Utrecht groeit en de gemeente Utrecht wil die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar aan moeten bijdragen zijn onder andere het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Het efficiënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, wordt gezien als een kans. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen. Hierdoor krijgen Utrechters als bezoekers van de stad meer keuzemogelijkheden.

Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Utrecht is bovendien, meer dan andere Nederlandse steden, een plek waar ontmoeting centraal staat. Voor het verkeer heeft de groei van de stad grote gevolgen. We reageren daar op door een systeemsprong in de mobiliteit en leggen het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger.

Utrecht beschouwt de Binnenstad en het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) als economische hotspots voor het creëren en benutten van kansen. De gemeente wil de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Utrecht is interessant voor veel verschillende initiatieven en doelgroepen. In Utrecht wordt de diversiteit van stadsdelen gestimuleerd om die aantrekkingskracht te garanderen.



ONTWIKKELGEBIEDEN

- Economische ontwikkelingsgebieden
- Prioritaire ontwikkelgebieden
- Knooppuntontwikkeling
- Broedplaatsontwikkeling
- Afmaken ontwikkeling Leidsche Rijn
- Lopende gebiedsontwikkeling
- Wijkopgaven herstructurering

Afbeelding 2.2 Kaart ontwikkelingsgebieden in RSU

Er wordt nadrukkelijk voor gekozen om de groei binnen de bestaande stad te laten plaatsvinden. Waarbij het niet de bedoeling is dat de ontwikkeling van elk plekje in de stad wordt gedomineerd door de behoefte om de stad te verdichten. Op sommige plekken in de stad vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om toevoegen van stedelijke functies, op andere juist om versterking van groen en openbare ruimte. Door het maken van een duidelijke keuze voor een beperkt aantal prioritaire verstedelijkingsgebieden zal sprake zijn van een evenwichtige ontwikkeling van de stad.

De Merwedekanaalzone (in afbeelding 2.2 geduid als 'lopende gebiedsontwikkeling') en het Beurskwartier zijn twee van die prioritaire gebieden waar wordt gekozen voor een verantwoorde groei. De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze liggen op korte afstand van het centrum en het Centraal Station, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt.

De beoogde ontwikkeling van 600 woningen op het defensieterrein past goed binnen de beleidsvisie

uit het RSU.

2.4.2 Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht'

De doelstelling van de Hoogbouwvisie (2005) is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw. Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in relatie tot de omgeving beoordeeld;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- vanuit de stad dienen de zichtlijnen op de Dom behouden te blijven;

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

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

Voor de Merwedekanaalzone wordt uitgegaan van een hoogstedelijk milieu. Dat betekent niet alleen dat er veel mensen wonen, maar ook werken en recreëren. Bij een hoogstedelijk milieu gaat het ook om bouwen in hoge dichtheden die alleen nog in Amsterdam en Rotterdam voorkomen..

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan valt op grond van het Wensbeeld 2030 in de Centrale Zone. Uitgangspunt voor hoogbouw in de Centrale Zone is het aanhouden van de Utrechtse standaard van 15 meter bouwhoogte. Echter de verdubbeling tot 30 meter (de accenthoogte van de binnentuinen) kan veelvuldiger worden gehanteerd zonder dat er sprake is van een 'echt' accent. Zo kunnen gebieden ontstaan waarbij 30 meter weer een nieuwe basishoogte wordt. In die gevallen is hierbinnen weer een incidenteel accent tot het dubbele van de omliggende bebouwing mogelijk. Accenten in de Centrale Zone kunnen, mede gezien de hoogte van reeds bestaande hoge gebouwen, dan aangebracht worden tot een hoogte van 60 tot 80 meter. Het is verder van belang om bij het bepalen van de plaats voor accenten, nadrukkelijk uit te gaan van een goede compositie gezien vanuit de belangrijkste infrastructuur. Immers, hiervandaan krijgen veel passanten een (eerste) indruk van de stad. In de visie is aangegeven welke plekken een bijzondere betekenis kunnen krijgen voor de stad. Hierbij is uitgegaan van de contouren van de nieuwe stad (dus inclusief Leidsche Rijn). De stroken langs bv. het Merwedekanaal, de Beneluxlaan, de Europalaan, de as Kanaleneiland en de Graadt van Roggweg.

2.4.3 De schoonheid van Utrecht - Welstandsnota 2004

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningsplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria. De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

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

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;

- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'open'. Dit niveau houdt in dat zowel verandering als handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk zijn, zowel naar structuur als architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:

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

In verband met een mogelijke ontwikkeling van de zone aan het Merwedekanaal, is dit gebied ook als stimulansgebied aangeduid. Het bijzondere karakter van de kanaalzone leent zich bijzonder goed om te worden versterkt en/of gestimuleerd.

2.4.4 Woonvisie - Wonen in een sterke stad 2009 - 2019

De Woonvisie Wonen in een sterke stad 2009-2019, is op 14 januari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad en geactualiseerd in 2015. In deze actualisatie zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt: Bouwen aan een gezonde toekomst, Werken aan werk en Samen maken we de stad. De woonvisie wordt jaarlijks geactualiseerd. De visie schetst de kaders van het woonbeleid van de gemeente Utrecht voor de komende 10 jaar. Utrecht is een aantrekkelijke stad om te wonen en te werken, daarom is de druk op de woningmarkt groot. Deze druk zal de komende jaren blijven. Het voornemen is om door nieuwbouw, aanpassing van de bestaande woningvoorraad en een betere verdeling van de woningen over de verschillende groepen de grootste knelpunten op te lossen. De gemeente streeft naar een stad waar iedereen passend, betaalbaar, gezond en toekomstbestendig kan wonen. De speerpunten zijn:

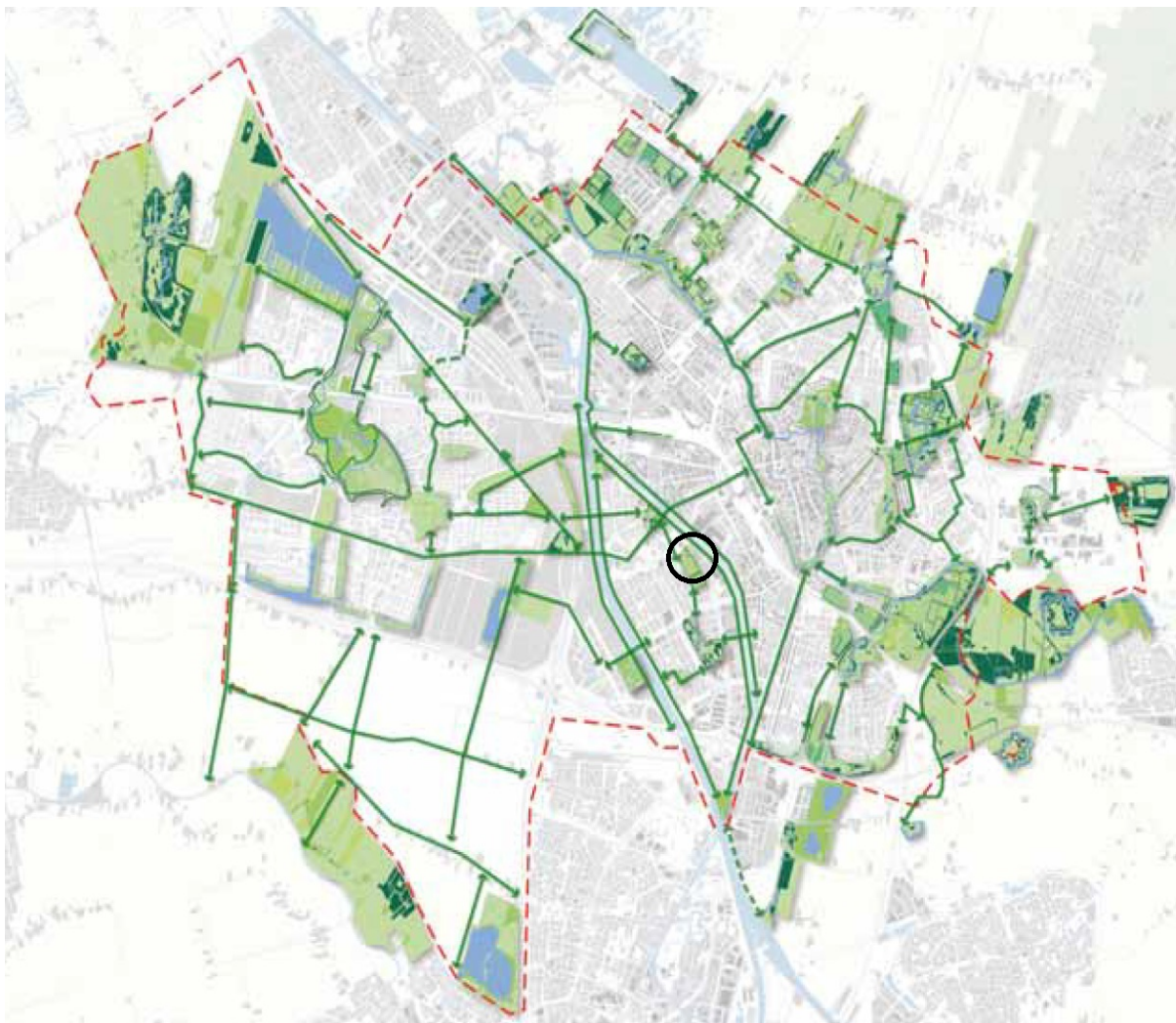
- betaalbaarheid;
- aanbod sociale huurwoningen dat past bij de vraag;
- voldoende aanbod middeldure huur, middeninkomens, middeldure vrije sectorhuur;
- duurzame woningvoorraad;
- energiezuinige, kwalitatief goede woningen met lage woonlasten.

Het plan voor het Defensieterrein voorziet in een stedelijk woonmilieu met een fraaie ligging aan het water. Daarnaast wordt voorzien in een gevarieerd woningaanbod (inclusief 20% sociale woningbouw) waardoor de ontwikkeling voor verschillende groepen van hoge-, middeninkomens en starters aantrekkelijk is. Door vorenstaande past de ontwikkeling binnen de (geactualiseerde) Woonvisie.

2.4.5 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden'

Gemeente Utrecht heeft in 2007 het Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden' vastgesteld ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het Groenstructuurplan (2007-2011) van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden.

De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht. In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is onder andere de ambitie neergelegd voor een groenverbinding langs de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal (afbeelding 2.3).



Afbeelding 2.3 Visiekaart Groenstructuurplan

Het 'Groenstructuurplan Utrecht' is in 2009 nader uitgewerkt in het Bomenbeleid Utrecht 2009-2030.

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

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

- waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar

bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren. Daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur op basis van een goed programma van eisen de structuur weer aanvullen;

- de bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

De in het plangebied opgenomen hoofdgroenstructuur in de Visiekaart (afbeelding 2.3) zal na realisatie van het plan passen en onderdeel uit maken van de groene verbinding langs het Merwedekanaal. In deze groenstructuur zullen tevens nieuwe bomen aangeplant worden.

2.4.6 Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan

In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan staat de visie van de gemeente Utrecht op de mobiliteit per auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen economisch belangrijke kerngebieden (die via een aantal verkeersassen optimaal bereikbaar moeten blijven) en verblijfsgebieden (waar leefbaarheid en verkeersveiligheid voorrang hebben). Ook gaat het plan in op de beheersing van verkeersstromen (verkeersmanagement) en de beïnvloeding van de route- en vervoerkeuze van de verkeersdeelnemers met behulp van mobiliteitsmanagement.

De wijk wordt autoluw en privé-parkeren wordt (zo veel mogelijk) op eigen terrein gerealiseerd. Buiten het plangebied komt ter hoogte van het Jongeriuscomplex een OV-halte. De realisatie van 600 woningen in de directe nabijheid van Utrecht CS en aan de HOV-route zorgt daarnaast voor extra draagvlak voor het OV.

2.4.7 Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2016 dit mobiliteitsplan 2025 vastgesteld. Het mobiliteitsplan beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit en leefbaarheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn. In het mobiliteitsplan wordt onder andere aandacht besteed aan ruimte voor voetganger en fietsers, mogelijke systeemsprongen voor het openbaar vervoer, goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer, verkeersveiligheid en het beter benutten van beschikbare openbare ruimte. Belangrijk hierbij is dat de nieuwe ontwikkelingen de capaciteit van de infrastructuur volgen.

Het mobiliteitsplan bestaat uit 3 delen:

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

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

Meer ruimte voor de voetganger en de fietser

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

Aantrekkelijk openbaar vervoer voor de langere afstanden

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

Auto's langs de juiste routes

In de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park is de auto te gast, met 30 km per uur als standaard maximumsnelheid. Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING.

Waar het kan, worden wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantrekkelijke plek voor bewoners. 50 km per uur geldt als snelheidslimiet. De gemeente wil automobilisten, die niet uit de stad komen of naar de stad gaan, zoveel mogelijk laten rijden via de RING. Hierdoor ontstaat er ruimte voor automobilisten die in de stad moeten zijn. De beleidslijn uit de nota Stallen en Parkeren sluit aan bij de beleidslijn van dit Mobiliteitsplan. In dit Mobiliteitsplan is daarom geen nieuw beleid ten aanzien van het stallen van fietsen opgenomen.

In het voorliggende plan voor het defensie terrein wordt ruim baan gegeven aan voetganger en fiets, het gebied wordt autoluw ingericht. Het plangebied ligt direct nabij Utrecht CS en aan de HOV baan. Voor het gebied een lage parkeernorm gehanteerd, waarbij de situering van de parkeerplaatsen in het op te stellen Stedenbouwkundig Plan verder wordt uitgewerkt.

2.4.8 Nota Stallen en Parkeren

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

Het plangebied valt in het gebied dat in de Bijlage van de Nota Stallen en Parkeren is aangeduid als gebied B2 Stedelijk gebied zonder betaald parkeren. Het plan is er echter op gericht het gebied binnen het gebied B1 te brengen (conform SPvE), waarvoor lagere parkeernormen gelden.

2.4.9 Vitale stad

In Vitale Stad-functiemenging in woonwijken (2013) wordt de wenselijkheid van functiemenging op wijkniveau beschreven. De wijk van de toekomst wordt gekenmerkt door flexibiliteit, een mix van functies die goed gemengd kunnen worden en een bepaalde mate van (economische) levendigheid. De economische levendigheid in (woon)wijken wordt vooral bepaald door kleinschalig ondernemerschap in de wijk.

Om de geformuleerde ambitie voor werken in de wijk te kunnen waarmaken, is het van belang dat ondernemerschap letterlijk en figuurlijk de ruimte krijgt in de wijk, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en/of het woongenot. Het vestigingsklimaat in een wijk moet ruimte bieden aan ondernemers die hun verzorgingsgebied in de wijk zelf hebben en aan startende ondernemers en doorstarters die groeien en de potentie hebben de wijk te overstijgen.

Functiemenging is omschreven als het mengen van woonfuncties met kleinschalige economische en niet-economische functies. Specifiek wordt daarbij in zijn algemeenheid gedacht aan:

- dienstverlening (adviesbureaus, makelaars, kappers, schoonheidssalon, trimsalon etc);
- ambacht en nijverheid (reparatiebedrijven, ateliers etc);
- maatschappelijke voorzieningen;
- sportvoorzieningen (dansscholen en fitnesscentra), en
- hotel en bed&breakfast (conform hotelbeleid).

In het bestemmingsplan is op bescheiden schaal in de regels invulling gegeven aan deze functiemenging in de wijk door dienstverlening en lichte bedrijvigheid toe te laten. Tevens is uitvoering gegeven aan het amendement 'Haal lopend je krantje en croissantje' waarmee met het oog op de gewenste functiemenging, in beperkte mate en onder voorwaarden detailhandel in een wijk wordt toegelaten.

2.4.10 Ontwikkelingskader Horeca Utrecht

In het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2012 (2012) is de richting geformuleerd waarin, en de kaders waarbinnen, de horecasector zich kan ontwikkelen in de stad Utrecht. Voor de verschillende gebieden wordt uitgegaan van profielgebieden. Voor het plangebied biedt profiel 13 (uit eten in de wijk'; horeca D1 en D2) en het profiel 'Spraakmakende horeca' wellicht kansen. Het toevoegen van horeca kan van belang zijn voor het realiseren van een aanvullend voorzieningenniveau. De gemeente ondersteunt de ontwikkeling van horeca door het hanteren van een regime van 'ja, mits...'

Voor nieuwe horeca, inclusief daarbij behorende terrassen geldt dat er in een woongebied per geval een afweging dient te worden gemaakt met het oog op de leefbaarheid van de wijk.

Het Jongeriuscomplex is een bestaande locatie waar het profiel 'spraakmakende horeca' van toepassing is. Binnen het plangebied van het bestemmingsplan kan beperkt ruimte ontstaan voor aanvullende. Deze mogelijkheid is nog niet in voorliggend bestemmingsplan geregeld. Toekomstige initiatieven worden afgewacht en beoordeeld op wenselijkheid en inpasbaarheid. Het Ontwikkelingskader is hierbij het toetsingskader.

2.4.11 De Utrechtse Erfgoedagenda

De Utrechtse Erfgoedagenda is in 2013 vastgesteld. Utrecht heeft veel erfgoed. Van bewoningssporen uit de bronstijd tot naoorlogse bouwkunst in wijken als Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht is een van de oudste steden van Nederland en dat is overal terug te vinden. Utrecht is in de afgelopen decennia zo zorgvuldig mogelijk met het erfgoed omgegaan. En zal dit blijven doen.

De Utrechtse Erfgoedagenda beschrijft het beleid, de projecten en de aandachtsgebieden met betrekking tot monumenten, archeologie en architectuur- en bouwhistorie en de mate waarin deze objecten toegankelijk zijn voor publiek.

Voor het defensieterrein geldt dat het Jongeriuscomplex een belangrijke waarde heeft. Daarnaast worden spanten van de oude gebouwen op het defensieterrein in de nieuwe ontwikkeling hergebruikt. Ook de monumentale schoorstenen van de HWC blijven behouden.

2.4.12 Geluidnota Utrecht 2014-2018

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

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

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

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

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven. Op dit aspect wordt nader ingegaan in paragraaf 5.3 Geluidhinder.

2.4.13 Nota externe veiligheid

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

De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken. Het aspect externe veiligheid is nader beschreven in paragraaf 5.4 Externe veiligheid.

2.4.14 Duurzaamheid

Duurzaamheid en klimaat zijn één van de stedelijke ambities. Dit houdt niets meer en minder in dan zorgen dat gebiedsontwikkeling conform het concept van de drie P's (people, planet en profit) tot stand komt. Dat gaat verder dan groen en energiezuinige woningen. De woningen die nu gebouwd worden staan er voor 100 jaar en langer.

Energie

De gemeente heeft in haar Energieplan (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 januari 2016) vastgelegd op welke wijze Utrecht aan de slag gaat met het besparen en opwekken van energie. Ambitie hierbij is Utrecht door te ontwikkelen als een schone, duurzame, groene en veilige stad. Hierbij is het doel dat de uitstoot van CO₂ als gevolg van het energiegebruik tot nul daalt. Daarnaast is Utrecht door de goede luchtkwaliteit en gezonde leefomgeving een plek waar iedereen met plezier woont, studeert, werkt en ontspant. Het Energieplan bevat specifieke bouwstenen om vorenstaand doel te verwezenlijken.

In paragraaf 5.14 Duurzaamheid en toekomstbestendige energie wordt ingegaan op welke wijze in het gebied met duurzaamheid en energie zal worden omgegaan. Het plan voldoet aan de hierboven beschreven uitgangspunten.

2.4.15 Bouwen aan een gezonde toekomst 2015-2018

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

In de planvorming is en wordt de 'gezonde toekomst' van de nieuwe stadswijk als leidraad gehanteerd en past daarmee binnen de kaders van deze beleidsnota. In paragraaf 5.15 wordt aangegeven hoe het thema gezondheid een plek heeft gekregen in de planontwikkeling.

2.4.16 Plan gemeentelijke watertaken 2016-2019

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

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

oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

2.5 Gebiedsspecifiek beleid

2.5.1 Visie Merwedekanaalzone

In augustus 2005 heeft de Utrechtse gemeenteraad de visie Merwedekanaalzone vastgesteld. In de Merwedekanaalzone bevinden zich van oudsher veel bedrijven, hetgeen het gevolg is van de oorspronkelijke ligging van de zone aan de rand van de stad. Met de bouw van wijken als Oog in Al, Transwijk en Kanaleneiland is de Merwedekanaalzone meer in de stad komen te liggen en met de komst van Leidsche Rijn zelfs centraal in de stad. Ten tijde van vaststelling van de visie is de zone gekarakteriseerd als relatief extensief gebied, dat gezien zijn ligging vraagt om verandering en intensivering. Bovendien vormt de Merwedekanaalzone op veel plekken een barrière in de stad tussen wijken. De opgave is dan ook om de barrièrewerking van de Merwedekanaalzone om te buigen naar verbindingzone tussen wijken en buurten. Om initiatieven, die een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste transformatie, te kunnen toetsen is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld, die een ruimtelijk functioneel kader moet vormen.



Afbeelding 2.4: Impressiekaart visie Merwedekanaalzone

In de Visie Merwedekanaalzone behoort het plangebied tot deelgebied 4 'stedelijk wonen' (afbeelding 2.4), waarbij de transformatie tot een stedelijk woongebied de ambitie is. Het gebied heeft veel potentie vanwege de ligging midden in de stad, de nabijheid van het station, de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het kanaal. Een stedelijk karakter sluit goed aan bij deze aanwezige potenties en zal tot uiting moeten komen in dichtheid van de bebouwing, de hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en selectief een bijzondere functie langs het kanaal.

In het plangebied is de transformatie naar een stedelijk woongebied de leidraad. Gezien het hoge ambitieniveau op het gebied van dichtheid, hoogwaardige openbare ruimte en de bijzondere functie langs het kanaal past de beoogde ontwikkeling in het beleidskader.

2.5.2 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

In de RSU is in 2016 nadrukkelijk gekozen voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is daarbij aangewezen als prioritair gebied waarbij een hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden gerealiseerd dient te worden waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de gehele Merwedekanaalzone worden 6.000-9.000 woningen gerealiseerd. Door toevoeging van circa 20.000 nieuwe bewoners en gebruikers is sprake van een nieuw stuk stad. In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone - Ruimtelijke Agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone (2017), wordt de koers op hoofdlijnen geschetst en worden de ambities inzichtelijk gemaakt.

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 330.000 in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone transformeren daarbij naar hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de Merwedekanaalzone worden 6.000-9.000 nieuwe woningen gerealiseerd, naast de reeds gerealiseerde complexen, zoals Max en Lux en Pax. Daarmee gaan een kleine 20.000 nieuwe bewoners en gebruikers dit stuk stad een nieuwe betekenis geven. Om de hoofdambitie van gezonde verstedelijking goed tot zijn recht te laten komen zoekt de gemeente Utrecht actief naar samenwerking met de stad, marktpartijen en andere overheden bij het invullen van deze opgave. Door middel van een reeks stadsgesprekken wil de gemeente Utrecht inspireren en geïnspireerd worden over de toekomst van dit bijzonder stuk stad. De Merwedekanaalzone wordt een stadswijk waar stedelijk leven, met een mix van functies hand in hand gaat met duurzaamheid, gezondheid in een vertrouwde en veilige leefomgeving. Het gebied kent verschillende type gebruikers en biedt een gedifferentieerd leefmilieu met woningen in verschillende prijsklassen. Een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor iedereen die bewust kiest om op een vernieuwende stedelijke manier te leven waar kwaliteit van leven voorop staat.

De Merwedekanaalzone legt met nieuwe veilige langzaam verkeersroutes fysieke en sociale verbindingen tussen de historische binnenstad, het Beurskwartier, Dichterswijk/Rivierwijk en Kanaleneiland/Transwijk. Door de ligging aan het Merwedekanaal, een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en uiteenlopende bijzondere functies wordt de Merwedekanaalzone een aantrekkelijk verblijfsgebied in de stad.

Voor de Merwedekanaalzone is de ambitie om een hoogstedelijk milieu te realiseren. Dat betekent niet alleen dat er veel mensen wonen, maar ook werken en recreëren. Daarnaast gaat het ook om bouwen in hoge dichtheden. Langs de Europalaan dient een minimale hoogte aangehouden te worden van 6 lagen en een maximale hoogte van 23 lagen, waarbij de bezonning en windhinder in acht genomen dienen te worden. Aan de zijde van het Merwedekanaal wordt ingezet op een wisselende bouwhoogte van tussen de 4 en 8 bouwlagen met af en toe een accent tot 10 bouwlagen.

Het bestemmingsplan voor het Defensieterrein maakt een stedelijk milieu mogelijk waarbij de bouwhoogte varieert van 4 tot 8 bouwlagen (met op enkele plekken een hogere plint) en hoogte accenten op belangrijke plekken. Hiermee wordt aangesloten op de Ruimtelijke Agenda.

2.5.3 Stedenbouwkundig Programma van Eisen

In hoofdstuk 4 zal nader worden ingegaan op het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voormalig Defensierrein Merwedekanaalzone 4; Nieuwe stadswijk aan het Merwedekanaal (SPVE) waarmee de gemeenteraad heeft ingestemd in 2016. Het SPVE vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

2.6 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van een duurzame, energiezuinige en gezonde woonwijk van 600 woningen op deze unieke locatie past binnen het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

De herontwikkeling is daarbij van belang voor de aantrekkelijkheid van dit deel van Utrecht. Er wordt ruimte geboden aan een stedelijk woonmilieu, waarin eveneens mogelijkheden zijn voor het ontplooiën van kleinschalige bedrijvigheid. Er is sterk behoefte aan dit type woonmilieu in de gemeente Utrecht, waarmee wordt ingespeeld op de woningvraag van starters, midden- en hoge inkomens, maar ook in de categorie sociale woningbouw. Het beoogde plan ligt in lijn met het beleid dat is ingezet bij vaststelling van de Visie Merwedekanaalzone 2005, de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017) en ook binnen de koers van duurzame en gezonde stedelijke verdichting die voortkomt uit de RSU.

Het plan draagt bij aan de gewenste transformatie en intensivering in de Merwedekanaalzone, waarmee op een binnenstedelijke locatie een bijdrage wordt geleverd aan het opvangen van een deel van de Utrechtse woonvraag. Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

De Merwedekanaalzone is anno 2017 (voornamelijk) een bedrijventerrein langs het Merwedekanaal, globaal gelegen tussen de wijken Lombok, Dichterswijk, Rivierenwijk, Hoograven ten oosten van het Merwedekanaal en de wijken Oog in Al- Kanaleneiland-Transwijk ten westen van het Merwedekanaal.

Het Defensieterrein is gelegen ten westen van de nieuwe stadswijk Parkhaven. Het terrein wordt begrensd door het Merwedekanaal, de Dr. M.A. Tellegenlaan aan de noordzijde, de Overste den Ouderlaan aan de westzijde en aan de zuidzijde door een aantal kantoorgebouwen.

Het plangebied voor deze herontwikkeling omvat naast het Defensieterrein ook de door de gemeente aangekochte locaties Geurts, Laven en een viertal vrijstaande dienstwoningen langs de Overste den Oudenlaan, het Jongeriuscomplex en de HWC.

Het Defensieterrein aan de Overste Den Oudenlaan kent een lange bedrijfsmatige historie. De ondernemer Jan Jongerius had naast zijn hoveniersbedrijf op deze locatie vanaf 1921 een onderneming die benzinepompen plaatste in heel Nederland. Vanaf 1935 werd hij een van de eerste Ford dealers in Nederland. Op het terrein was een carrosserie- en constructiewerkplaats voor Ford auto's en bussen gevestigd. Daarnaast vond tussen 1936 en 1955 de op- en overslag van brandstoffen plaats voor het bedrijf Caltex (California Texas Oil Co.). Als gevolg van deze activiteiten is de bodem verontreinigd geraakt met brandstofproducten.

Het gebied is sinds 1955 in gebruik geweest als logistiek centrum voor Defensie. Op het terrein waren diverse loodsen en gebouwen aanwezig die inmiddels zijn gesloopt. De oude spanten en kolommen van één van de loodsen zullen worden hergebruikt om zo de nieuwe stadswijk een eigen identiteit mee te geven.

Er was relatief weinig groen op het terrein aanwezig. Aan de zuidzijde van het terrein stond een dubbele bomenrij. Ook aan de Overste den Oudenlaan stonden een rij forse bomen. Deze bomen zijn als gevolg van respectievelijk de bodemsanering en de aanleg van de HOV-Zuidradiaal verplaatst of geveld.

Nadat de grond is gesaneerd wordt de grond door het Rijk overgedragen aan de gemeente.

Het Merwedekanaal heeft zijn functie voor water gebonden bedrijvigheid grotendeels verloren en wordt hoofdzakelijk recreatief gebruikt. In de omgeving van het plangebied zijn nog wel wat restanten te vinden van de bedrijvigheid die het gebied eens kenmerkte.

De bestaande bedrijfswoningen aan de Overste den Oudenlaan in het zuidelijk deel van het plangebied zijn nog in gebruik en zullen ten behoeve van de realisatie van het plan moeten worden verworven en gesloopt. Er staan vier woningen: de voormalige bewakers van Defensie wonen in drie woningen. Eén woning is tussentijds niet verkocht door de Staat en wordt gemeentelijk eigendom in verhuurde staat bij de overdracht van de grond van het Rijk aan de gemeente Utrecht.

3.2 Beschrijving van het plangebied en omgeving

3.2.1 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Het Merwedekanaal

Het Merwedekanaal is in de 19e eeuw gegraven. Naast het kanaal is de Kanaaldijk en de karakteristieke Vleutense wetering aangelegd. Het Merwedekanaal heeft nooit de (verwachte) betekenis gekregen voor de internationale scheepvaart. Het gehele gebied langs het kanaal bleef daarom lange tijd in trek als hoveniersgebied en de bedrijven die zich wel langs het kanaal vestigden hadden veelal een lokale betekenis, zoals onder meer het Jongeriuscomplex. In 1924 werd aan de oostzijde van het kanaal, ter hoogte van het Jongeriuscomplex, de huidige Veilinghaven gegraven en het veilinggebouw gebouwd ten behoeve van de groente- en fruitveiling.

Jongeriuscomplex

Het Defensierrein is vooral bekend door de in de jaren '30 ontworpen en gebouwde villa Jongerius, met bijbehorend kantoorgebouw en tuin.

Het Jongeriuscomplex, destijds ook wel Bastiaans Hof geheten, is een villa met tuin. Het bijbehorende achtergelegen kantoorgebouw wordt wel aangeduid als Jongeriuskantoor. Het kantoor Jongerius en de naastgelegen bijbehorende villa zijn in 1936 gerealiseerd in de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid als 'representatief front' voor de fabriekshallen waarin het Ford automobielbedrijf van Jan Jongerius gehuisvest was.



Figuur 3.1 Foto van het kantoorgebouw na oplevering in 1938

Het Jongeriuscomplex is door Jongerius zelf ontworpen in een eigenzinnige mix van Nieuwe Zakelijkheid en art deco-elementen. De villa in gewapend beton is voorzien van een kelder met daarboven nog twee bouwlagen. Het heeft aan weerszijden een ruim balkon en daarboven een dak met overstek. Het is symmetrisch opgezet met een binnenoppervlak van circa 15 bij 15 meter.

Binnenin werd het voorzien van een centraal trappenhuis met glas-in-lood onder een daklicht. Andere binnenruimtes waren onder meer een salon, huiskapel en slaapkamers voor de 10 kinderen. De symmetrie is buiten voortgezet waarbij een omringende tuin met vijver werd aangebracht. Daarin bevond zich onder andere langs de centrale as achter het huis een pergola naar het kantoorgebouw. In het kantoorgebouw is de symmetrie ook voortgezet.

Nadat de firma van Jongerius in 1955 failliet ging, is het Jongeriuscomplex tot het eind van de 20e eeuw gebruikt door het Ministerie van Defensie. Rond 2000 was de villa mede door ernstige bouwfouten tijdens de ontwerp-/bouwphase een bouwval. Het huis werd vervolgens gekraakt en het kreeg de naam Autonome Republiek Kanaalweg Het Staatsgeheim/Villa Staatsgeheim. Dankzij de krakers is het voor sloop behoed. Hierna werden de villa en het kantoor nog enige tijd gebruikt als filmlocatie voor televisieseries als Hartslag.

De villa werd begin in 2011 aangewezen als rijksmonument evenals de villatuin en het kantoorgebouw. Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur, en het feit dat het een horeca- en vergadergelegenheid betreft is het complex een belangrijk icoon voor het gebied.

De villa wordt op dit moment verhuurd voor vergaderingen, recepties en evenementen en heeft een capaciteit tot maximaal 150 mensen. Het kantoor Jongerius wordt ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan getransformeerd tot een kleinschalige congres- en vergaderaccommodatie met een beperkte horecafunctie. Hiervoor is op 31 januari 2017 een omgevingsvergunning verleend.

Hulp Warmte Centrale

Aan de zuidzijde van het plangebied aan de Kanaalweg ligt de Hulp Warmte Centrale (HWC) van energiebedrijf Eneco. In 1963 is deze in opdracht en naar ontwerp van het Provinciaal en Gemeentelijk Utrechtsch Stroomleveringsbedrijf (PEGUS) in bedrijf gesteld. Deze centrale werd aan het Merwedekanaal aangelegd ten behoeve van het elektriciteitsnet in de wijk Kanaleneiland. Momenteel doet deze dienst als HWC van ENECO.

Het is een ensemble van een eenvoudig gebouw met drie hoge schoorstenen en drie tanks. Het gebouw bestaat uit een centraal gelegen hoger bouwdeel met enkele daaraan aansluitende lagere bouwdelen, alle gebouwen hebben maar één bouwlaag onder een plat dak. De gevels zijn bekleed met betonnen platen en deels vernieuwd. De schoorstenen zijn opgetrokken in baksteen en voorzien van stalen trekbanden. Aan de top bevindt zich een verdikking van het metselwerk.

Het complex is van algemeen belang vanwege de stedenbouwkundige waarde van de drie beeldbepalende schoorstenen en vanwege de cultuurhistorische waarde. De schoorstenen zijn daarom aangewezen als gemeentelijk monument.

De HWC heeft in zijn huidige functie invloed op de ontwikkelmogelijkheden op een deel van het plangebied in verband met de geluidszoneringen en aanwezige leidingen (zie ook paragraaf 5.3.2). Gemeente en Eneco zijn in gesprek enerzijds de belemmeringen voor het plan weg te nemen en anderzijds de bedrijfsvoering van Eneco niet te beperken. Gekozen is voor de aanleg van een ontbrekend deel in het netwerk van de stadsverwarming waardoor een ringleiding ontstaat. Hierdoor kan op een andere plek in plaats van aan de Kanaalweg het benodigde vermogen worden opgewekt. Wanneer het vervangend vermogen is gerealiseerd, vervalt de functie van de hulpwarmtecentrale aan de Kanaalweg. De geplande biomassa op Lage Weide is de eerste stap om duurzaam vervangend vermogen te realiseren. De locatie aan de Kanaalweg zal op termijn alleen worden ingezet als warmte overdracht station (WOS); aanleiding om de toegelaten bedrijfscategorie voor het perceel aan te passen (maximaal categorie B). Ook de aanwezige pijpleidingen worden ondergronds gebracht dan wel verplaatst. Hiermee vervalt de belemmering voor een deel van de ontwikkeling van het Defensieterrein.

3.2.2 Beschrijving van de omgeving

Wilhelminawerf

Tussen de Koningin Wilhelminalaan en de HWC wordt het woningbouwproject Wilhelminawerf gerealiseerd. Een project met 167 appartementen rondom een binnenhaven (voor sloepen) en een horecapaviljoen. Dit terrein zal deels via het Defensieterrein worden ontsloten. Voorwaarde daarvoor is dat de ter plaatse aanwezige buizen voor de Stadsverwarming ondergronds gebracht kunnen worden.

Jaarbeursterrein (toekomstig Beurskwartier)

Direct ten noorden van het plangebied is het terrein van de Jaarbeurs gelegen. Het betreft een grootschalig hallencomplex met bijbehorende parkeergelegenheid. Voor de integrale herontwikkeling van het Jaarbeursgebied is een omgevingsvisie opgesteld. De insteek van de visie is het bieden van ruimte aan de groei van het centrum in westelijke richting (zie hoofdstuk 4). In de toekomst zal het gebied de naam Beurskwartier krijgen.

Nieuw Welgelegen

Ten noordwesten van het Defensieterrein ligt sportpark Nieuw Welgelegen. Hier worden diverse binnen- en buitensporten aangeboden. Naast voetbal wordt hier gehockeyd, gehonkbald en zijn er diverse sportzalen en een vrijstaande permanente turnaccomodatie. In het gebouw Nieuw Welgelegen is ook een onderwijsfunctie gevestigd.

Transwijk

Ten zuiden van het sportpark Nieuw Welgelegen ligt het in de jaren '60 gerealiseerd woonbuurtje Transwijk. Het woonbuurtje is ruim opgezet als diverse (gestempelde) rijtjes met 2-laagse eengezinswoningen in een groene setting.

Parkhaven-Dichterswijk

Ten oosten van het Merwedekanaal is de nieuwe woonwijk Parkhaven gerealiseerd. Naast woningen is er een basisschool, kinderdagverblijf en diverse horeca aan de haven. Aan het Merwedekanaal is een groenzone aangelegd en is het Heycopplantsoen ingericht om te spelen. De bouwhoogte in dit gebied variëren van 3 tot 6 bouwlagen.

Het gebied is vanaf 2000 ontwikkeld en is daarmee de eerste grote transformatie van de Merwedekanaalzone.

Het Ringpark

Bewoners van Dichterswijk hebben meer behoefte aan openbare ruimte en groen in Dichterswijk. In dat kader hebben drie initiatiefnemers uit Dichterswijk in het voorjaar van 2013 een initiatief geschetst voor het Ringpark en dat bij de gemeente kenbaar gemaakt. Het gaat bij het Ringpark om het realiseren en versterken van een aantrekkelijke en groene en parkachtige verbinding, zowel fysiek als sociaal. De groenzone aan de oostzijde van het Merwedekanaal is onderdeel van het Ringpark.

HOV-Zuidradiaal

De Overste den Oudenlaan en de Dr. M.A. Tellegenlaan worden opnieuw ingericht om hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in te passen. Het HOV-tracé loopt vanaf de Koningin Wilhelminalaan naar de Overste den Oudenlaan (via een tunnel onder het Anne Frankplein) naar de Tellegenlaan en Utrecht Centraal. Op de Overste den Oudenlaan wordt ten noorden van de tunnelbak rekening gehouden met een nieuwe inrit voor het Defensieterrein. Dit is ook een nieuwe oversteekplek voor fietsers en voetgangers naar de Krikkelaan.

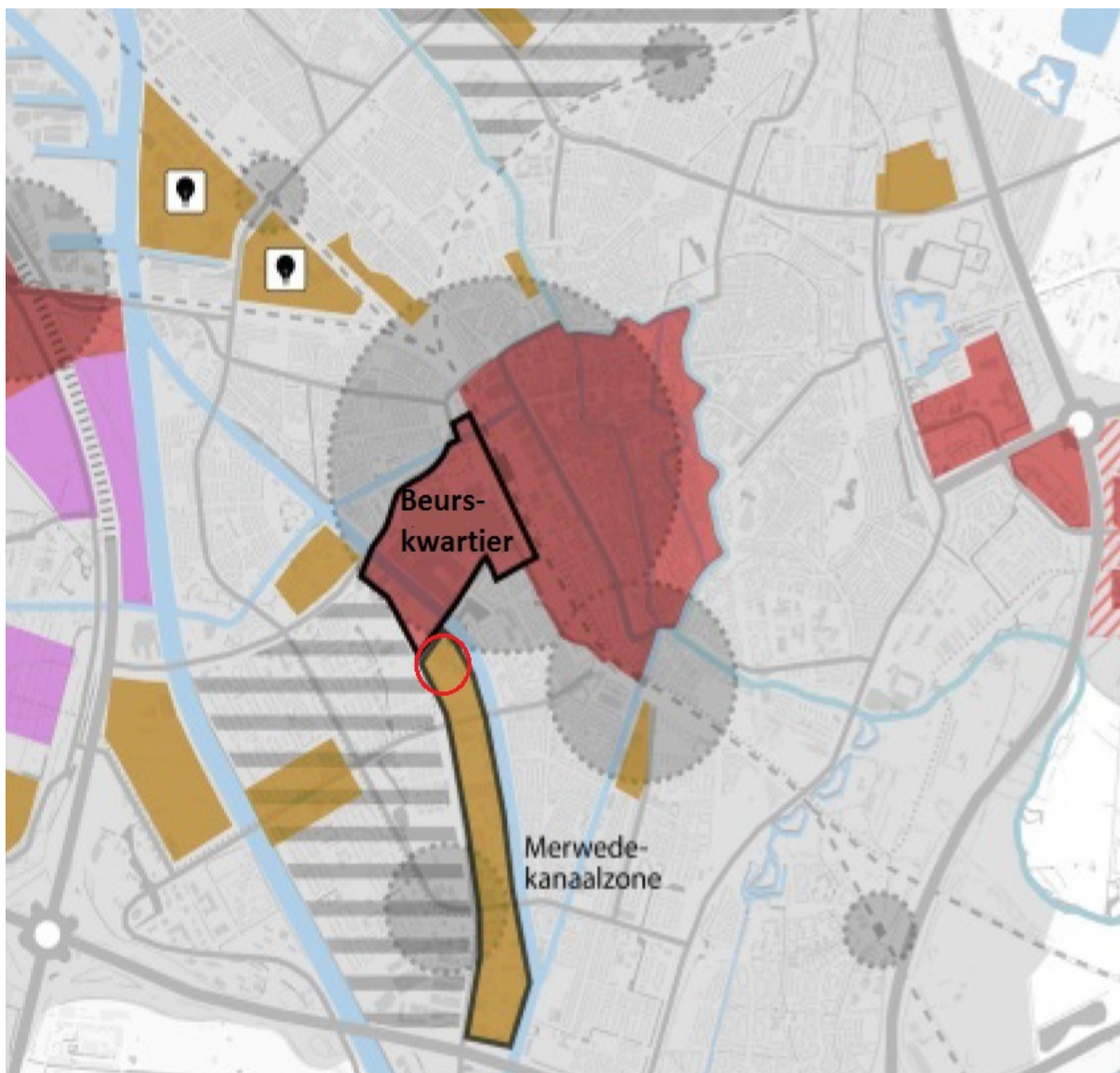
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Stedelijke context

De populariteit van Utrecht groeit. Utrecht groeit van 330.000 naar op termijn 410.000 inwoners. Een groot deel van deze groei betreft huishoudens die graag in of dichterbij de binnenstad en de daar aanwezige voorzieningen willen wonen. Aansluitend aan die behoefte streeft de gemeente naar (her)gebruik van vrijgekomen binnenstedelijke terreinen. Het is echter niet de bedoeling dat de ontwikkeling van elk plekje in de stad wordt gedomineerd door de behoefte om de stad te verdichten. Om deze stedelijke groei op duurzame wijze mogelijk te maken wordt ingezet op drie sporen:

- Het centrumgebied wordt vergroot ten westen van Utrecht Centraal Station;
- Waardevolle (landschappelijke) buitengebieden worden beter bereikbaar gemaakt (voor langzaam verkeer) vanuit de stad;
- De openbare ruimte wordt hoogwaardig ingericht, waarbij de verblijfsfunctie meer in evenwicht wordt gebracht met de verbindingsfunctie.

Door het maken van een duidelijke keuze is sprake van een evenwichtige ontwikkeling van de stad. Zowel het Beurskwartier als de Merwedekanaalzone (figuur 4.1) zijn aangewezen als prioritaire verstedelijkingsgebieden. De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze liggen op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt. Door deze ontwikkelingen verandert de ligging van dit deelgebied van de Merwedekanaalzone van voormalig stadsrand naar binnenstedelijk, als onderdeel van het (toekomstig) centrumgebied van Utrecht.



Afbeelding 4.1 Ligging het Beurskwartier en Merwedekanaalzone (plangebied in rode cirkel)

Het Beurskwartier

Voor de ontwikkeling van het Jaarbeursgebied wordt een Omgevingsvisie Beurskwartier-Lombokplein vastgesteld. Het nieuwe Beurskwartier moet ruimte bieden voor groei van het centrum in westelijke richting. Het gebied zal het bestaande centrumgebied gaan aanvullen, met naast wonen veel ruimte voor leisure, ontspanning, culturele functies en horeca. Onderdeel van onze ruimtelijke strategie is de ontwikkeling van het Beurskwartier met een zwaar accent op wonen en bebouwing in hoge dichtheden. Voetgangers en fietsers krijgen in het centrum voorrang. Daarmee in samenhang worden mogelijkheden onderzocht om met een extreem lage parkeernorm te focussen op doelgroepen die geen gebruik maken van de auto of die voldoende hebben aan het gebruik van (elektrische) deelauto's. In samenhang daarmee wordt het Jaarbeurs-parkeren verplaatst naar de westkant van het Merwedekanaal. Daarnaast zullen ook de Leidsche Rijn en de Catharijnesingel hersteld worden waardoor het Merwedekanaal direct wordt verbonden met de Utrechtse singels en de Oude Gracht.

Door deze ontwikkelingen verandert de ligging van dit deel van de Merwedekanaalzone van voormalig stadsrand naar binnenstedelijk, als onderdeel van het (toekomstig) centrumgebied van Utrecht.

Merwedekanaalzone

Deelgebied 4 ligt in de Merwedekanaalzone welke is gelegen op het zogenaamde Stadseiland. Het gebied tussen het Merwedekanaal en het Amsterdam Rijnkanaal. In dit gebied zijn de wijken Oog in Al, Welgelegen, Kanaleneiland en Transwijk gelegen. Door de (verdere) uitwerking en verbetering

van de oeverzones van het Stadseiland in een aaneengesloten openbare groene en recreatieve ruimte met een lengte van 11 km wordt invulling gegeven aan een hoogwaardige stedelijke leefomgeving. Met het zogenaamde 'Rondje Stadseiland' krijgt Utrecht er een aanzienlijke parkzone bij (vergelijkbaar met het Lint in Leidsche Rijn).

Hier wordt ruimte gecreëerd voor veilig en prettig fietsverkeer (woon-werk) en voor (ongeorganiseerde) sport en recreatie, waarbij een goede doorstroming voor de langzaam verkeergebruikers voorop staat. Autoverkeer is hier niet toegestaan. Het Jongeriuscomplex wordt bereikbaar via de aansluiting op de Overste den Oudenlaan. Incidenteel mag de Kanaalweg gebruikt worden om de entree van de villa (via de halfronde oprit) te bereiken (ten behoeve van trouwpartijen). De hulpwarmtecentrale zal - zolang deze nog in functie is - ten alle tijden bereikbaar moeten blijven voor groot transport.

Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (met natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. Hierdoor worden weer egels, insecten en vogels aangetrokken. Om de relatie met het Merwedekanaal te versterken mag bij bijzondere functies (in overleg) hiervan afgeweken worden. Om dit profiel in te kunnen passen geldt een bebouwingscontour van minimaal 29 meter uit het kanaal. De kwaliteit van het Stadseiland wordt niet alleen bepaald door de inrichting van de openbare ruimte, maar ook door de wijze waarop gebieden zich ontwikkelen aan deze route. De bebouwing aan de Kanaalweg heeft daarom een ruime opzet en heeft een informele open bebouwingsstructuur (geen vaste rooilijn). Voor een goed bezonde openbare ruimte aan het Merwedekanaal bedraagt de maximale basishoogte hier 4 lagen. Incidenteel zijn hoogte-accenten toegestaan tot 35 meter, naar voorbeeld van het 'silo-gebouw' bij het project Meijsters Buiten (ten noorden van dit gebied, aan het Merwedekanaal). Om de sociale veiligheid van deze route te verbeteren zal de bebouwing zich moeten richten op de route en het kanaal.

Stadsentree A12 - Stationsgebied

Utrecht zet in op een beheerste groei van het autoverkeer in de stad en het stimuleren en aantrekkelijker maken van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. Met de aanleg van de fly-over bij het 24 Oktoberplein en de directe verbinding Overste den Oudenlaan - Ds. Martin Luther Kinglaan zal een belangrijk deel van het autoverkeer van het stationsgebied via deze route gaan rijden. De verbinding van de A12 naar het stationsgebied, via de Europalaan-Overste den Oudenlaan, zal ook een belangrijke stadsentree blijven.

Met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de status en stedelijke uitstraling van deze stadsentree. Het belang van deze route in de stad dient tot uitdrukking te komen in zowel het toekomstig wegprofiel (een doorgaand, eenduidig profiel voorzien van continue (laan) beplanting) als in de stedenbouwkundige structuur. Langs de Europalaan en de Overste den Oudenlaan wordt daarom stedelijke en hogere bebouwing gerealiseerd.

Door de ligging aan park Transwijk en sportpark Welgelegen (en de beperkt aanwezige woningen in Transwijk, op grotere afstand van de nieuwbouw gelegen) zijn grotere bouwhoogten stedenbouwkundig ook mogelijk. In lijn met de Visie Merwedekanaalzone en de Hoogbouwvisie wordt hier 4 tot 8 lagen toegestaan, met ruimte voor accenten tot 16 lagen. Daarnaast is de Overste den Oudenlaan in de Hoogbouwvisie als zoekgebied voor accenten tot 70 meter aangewezen. In dit bestemmingsplan is daarom op de hoek Overste den Oudenlaan-Tellegenlaan en bij de entree van de nieuwe stadswijk een zoekgebied aangewezen waar één accent tot 70 meter gerealiseerd mag worden. Door deze stedelijke bebouwing krijgt niet alleen de route meer betekenis, ook de centrale parkzone krijgt hiermee een meer centrale positie.

De nieuwe woningen in de Merwedekanaalzone worden vanaf de Europalaan-Overste den Oudenlaan ontsloten voor autoverkeer.

4.2 Stedenbouwkundig Programma van Eisen

Voor het Defensieterrein zijn de ruimtelijke uitgangspunten uitgewerkt in het 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen voormalig Defensieterrein Merwedekanaalzone 4; Nieuwe stadswijk aan het Merwedekanaal (SPVE)'. De ruimtelijke en functionele hoofdstructuur van de nieuwe wijk wordt bepaald door ruimtelijke en functionele uitgangspunten die voortkomen uit de stedelijke context en gebaseerd op de gemeentelijke ambities ten aanzien van duurzame en gezonde verstedelijking. De aard en omvang van de stedelijke opgave vraagt om een integrale realisering van het gebied.

Op basis van het SPVE wordt met de transformatie van de Merwedekanaalzone ingezet op een hoogwaardige kwaliteit van de lokale en stedelijke leefomgeving. De bestaande kwaliteiten van het kanaal en het hieraan gelegen cultuurhistorisch erfgoed (Jongeruscomplex) en de hierin gevestigde bijzondere functies vormen de basis voor een duurzaam en gezond woongebied. Uitgangspunt bij deze transformatie is het inzetten van cultuurhistorie om te komen tot een gevarieerde stedelijke (woon)omgeving met een sterke identiteit. Door juist in gebouwen, zoals het Jongeruscomplex, publieke functies te vestigen, krijgen ze een bijzondere betekenis voor de wijk en de stad. Om deze reden is de functie van het Jongeruscomplex vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst.

Het Defensieterrein wordt ontwikkeld als een energiezuinige stadswijk met een stedelijk gedifferentieerd woonprogramma met appartementen en eengezinswoningen, waarbij een groene, gezonde en veilige leefomgeving het uitgangspunt is. De wijk wordt autoluw en parkeerplaatsen voor de woningen worden uit het zicht opgelost. Daarnaast wordt optimaal gebruik gemaakt van de kwaliteiten van het kanaal.

De ruimtelijke en functionele hoofdstructuur van de nieuwe wijk wordt bepaald door ruimtelijke en functionele uitgangspunten die op het schaalniveau van de stad betekenis hebben (afbeelding 4.2). Op hoofdlijnen zijn twee karakteristieken te noemen:

- Stedelijke formele zijden aan de Overste den Oudenlaan, Dr. M.A. Tellegenlaan en Koningin Wilhelminalaan. Deze bebouwing heeft een geluidsafschermdende functie voor de wijk. De auto-ontsluiting van het gebied vindt plaats op de Overste den Oudenlaan.
- Een groene, informele zijde aan het kanaal. Een groot deel van de wijk (in ieder geval de Kanaalweg) is autovrij. Hier is ruimte voor sport, ontspanning en spel.



Afbeelding 4.2: Uitsnede stedenbouwkundige visie (SPVE)

De bouwhoogten in het gebied variëren van minimaal 14 tot maximaal 26 meter aan de meer stedelijke Overste den Oudenlaan en Dr. M.A. Tellegenlaan aflopend naar maximaal 4 bouwlagen direct aan de Kanaalweg. Met ruimtelijke accenten (tot 2x de basishoogte) kunnen bijzondere plekken gemarkeerd worden. In de zone aan de Overste den Oudenlaan, waar ook de entree van de wijk is gesitueerd kunnen hoogte-accenten tot maximaal 70 meter komen. Ook aan de kanaalzijde zijn hoogte-accenten mogelijk, passend in de context en met respect voor de schoorstenen en het Jongeriuscomplex. Het gaat daar om hoogteaccenten van maximaal 35 meter (circa 10 bouwlagen). De hoofdinfrastructuur vraagt om een duidelijke stedenbouwkundige wand (zie ook Omgevingsvisie Merwedekanaalzone 2017). Realiseren van een intensief programma betekent ook dat deze bebouwing een afschermende akoestische functie heeft voor het achterliggende gebied. Door aan de randen het meest intensieve programma te realiseren zal ook het verkeer niet de nieuwe wijk in hoeven te rijden.

Het ontwerp bestemmingsplan kijkt op een beperkt aantal punten af van het vastgestelde SPvE. Het betreft vooral de volgende vier onderwerpen:

1. Programma: In het SPvE is een marge van 450 tot 550 woningen opgenomen. Inspelend op de ambitie om in de Merwedekanaalzone te verdichten, wordt in het ontwerpbestemmingsplan Defensierrein het aantal van 600 woningen opgenomen.
2. Functiemenging: In het SPvE is het uitgangspunt de hoofdbestemming wonen. In het ontwerpbestemmingsplan maken we naast ruimte voor het krantje en croissantje (400m2 bvo) ook ruimte voor dienstverlening en bedrijven van categorie A en B (lichte bedrijven die zich goed verhouden met een woonomgeving) mogelijk (max. 400 m2 bvo). Dit om meer flexibiliteit te

hebben in het kader van de stedelijkheid. Voor nieuwe horeca in het woongebied worden concrete initiatieven afgewacht en in dat geval bekeken op ruimtelijke inpassing. Het bestemmingsplan voorziet in een horeca bestemming voor het Jongeriuscomplex.

3. Groene zone Kanaalweg: Bij de uitwerking van de zone langs het Merwedekanaal is het (historisch) groene profiel van de Kanaalweg, met Vleutense wetering (natuurlijke oevers) en bomenrijen uitgangspunt. Om dit profiel in te kunnen passen was in het SPvE een bebouwingscontour van minimaal 26 meter uit het kanaal opgenomen. In afstemming met de concept omgevingsvisie en Rondje Stadseiland voor de Merwedekanaalzone is deze bebouwingscontour in het ontwerpbestemmingsplan op 29 meter gesteld.
4. Hulpwarmtecentrale (HWC): Met het bestemmingsplan wordt de huidige functie van de HWC onder het overgangsrecht gebracht. Met de eigenaar Eneco worden in goed overleg afspraken gemaakt, die gericht zijn op afbouw van de HWC en een duurzame bedrijfsvoering van de toekomstige functie als Warmte Overdracht Station. Onderdeel van de afspraken is ook deze bedrijfsvoering binnen de planperiode te beëindigen. Hiermee wordt een belemmering voor de ontwikkeling van de locatie weggenomen.

Zoals aangegeven bevinden zich in het plangebied een aantal bedrijfswoningen. De route Europalaan-Overste den Oudenlaan vormt zoals aangegeven een belangrijke stadsentree vanaf de A12. De uitstraling van de bestaande weg en aanliggende bebouwing en functies sluiten echter niet aan bij het belang van deze weg en wordt aangeduid als transformatiegebied naar met name hoogstedelijk wonen met een grote verdichtingsopgave. Met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone kan een belangrijke kwaliteitsimpuls aan deze route worden gegeven een belangrijke bijdrage geleverd aan het woningtekort. Daarbij wordt in de visie op de Merwedekanaalzone onderscheid gemaakt tussen een meer luwe kanaalzijde en een hoogstedelijke zijde aan de Europalaan-Overste den Oudenlaan. In de stedenbouwkundig programma van eisen is aan de Overste den Oudenlaan een bouwhoogte van minimaal 4 a 5-maximaal tot 8 lagen voorgesteld. De hogere en meer gesloten bebouwing aan de Overste den Oudenlaan zal er daarnaast voor zorgen dat er aan de achterzijde een meer geluidsluwe (gezonde) wijk kan ontstaan. Op deze locatie is sociale woningbouw (appartementen) gepland.

De bestaande 2-laagse bedrijfswoningen zijn niet passend in bovenstaande ambitie (om hier een hoogwaardige stedelijke uitstraling te realiseren), door de bouwhoogte, de afwijkende oriëntatie ten opzichte van de weg, de nieuwe bebouwing en de afwijkende architectuur. Daarbij komt dat het handhaven van de eengezinswoningen de verkavelingsmogelijkheden van het gehele defensieterrein beperkt en daarmee een integrale stedelijke ontwikkeling met hoge dichtheid.

4.2.1 Duurzaamheid en gezonde verstedelijking

Met als uitgangspunt de moties over duurzaamheid vanuit de raad, de groeiplannen van de stad en een goede samenwerking tussen ontwikkelaar en gemeente, zijn de kansen en mogelijkheden voor duurzaamheid in de breedte onderzocht. Om richting te geven aan het begrip duurzaamheid is bepaald wat de belangrijkste ambities zijn van een gezonde duurzame stadswijk en welke maatregelen we daarvoor moeten en willen nemen. Ook is bepaald waar voor dit gebied de grootste prioriteiten liggen en wat de belangrijkste thema's van het gebied zijn. Er is voor gekozen om in deze wijk de balans tussen natuur en ruimte en de gezonde leefomgeving als belangrijkste uitgangspunt van de plannen te nemen. Een duurzame wijk op deze plek, betekent een goede balans tussen natuur en bebouwing en veel aandacht voor een gezonde leefomgeving. Het uitgangspunt is dat woningen met een EPC 0 of lager (ook nul-op-de-meter) worden uitgevoerd, waardoor de totale wijk een gemiddelde van EPC 0 heeft.

Openbare ruimte en groen

De openbare ruimte in deze nieuwe buurt kenmerkt zich door haar groene karakter. Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. De groene inrichting met zoveel mogelijk open en/of halfverharding is niet alleen aantrekkelijk, maar maakt de wijk ook klimaatadaptief. Het straatbeeld nodigt overall uit om in beweging te zijn, te spelen, te fietsen en te verblijven. De auto's zijn zoveel mogelijk uit het straatbeeld geweerd. Concreet betekent dit dat er in de wijk langzaam verkeerroutes aanwezig zijn, waarlangs oudere kinderen en volwassenen kunnen skeeleren, hardlopen of fietsen met kleine kinderen.

Natuur, biodiversiteit en ecologie worden ingezet om het Defensierrein een aangenaam verblijfsklimaat te geven. Dit gebeurt door ruimte te geven aan groen, infiltratie en een onbedekte bodem. Door het gebied zo natuurlijk en groen mogelijk in te richten krijgen planten en dieren de kans om zich in het gebied te vestigen.

Bewegen en spelen

De roeiers, zeeverkenner, fietsers, hardlopers, skaters en vissers gebruiken het Merwedekanaal en de oevers intensief. Voor het gebied geldt de 'Jantje Betonnorm'. Dit betekent dat drie procent van het voor wonen uitgegeven oppervlak voor spelen wordt ingericht. Voorzieningen voor kinderen zoals speeltuintjes, een voetbalveldje, basketbalveldje, klimbomen of skatebaan bevinden zich in de groene gebieden aan de langzaamverkeer routes, zo wordt een zogenaamd kindlint gevormd. Het is wenselijk om natuurlijk spelen te bevorderen. De speelplaatsen voor de kleinste kinderen worden zo ingericht, dat kinderen niet een weg of het fietspad kunnen oprennen. De wijze waarop bijvoorbeeld parkeren/verkeersruimte wordt opgelost heeft een grote invloed op de kindvriendelijkheid van een gebied. Een parkeerplaats is niet geschikt als speelplaats. Waar kinderen onder toezicht spelen moet ook zitgelegenheid voor volwassenen zijn.

Kanaalzone

In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige groenstructuur vormt. Het zogenaamde Merwedepark vormt een robuust park langs het Merwedekanaal. De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. Op markante plekken worden bomen van de eerste orde geplaatst. Grote bomen dragen bij aan gezonde lucht en zorgen voor cool spots in de wijk.

Overgang privé en openbaar

Wanneer particuliere tuinen kunnen aansluiten op openbaar groen ontstaat een vanuit ecologisch opzicht functioneren groot groengebied. De overgang tussen privétuinen en openbaar gebied wordt zo veel mogelijk gemaakt door middel van een haag of door met klimplanten begroeide hekken. Zicht op het groen vanuit de woningen is van belang voor de gezondheid van de bewoners.

Straatmeubilair en verlichting

De spanten en kolommen van één oude hal blijven bewaard. Deze spanten en kolommen worden hergebruikt in de openbare ruimte (bijv. lantarenpalen, meubilair of speeltoestellen) om bij te dragen aan de identiteit van de wijk. Bij de verlichting wordt onderzocht of het mogelijk is om straatverlichting toe te passen die wordt opgeladen door de zon. Uitgangspunt is dat deze verlichting niet naar boven uitstraalt en niet hinderlijk is voor de nachtdieren zoals vleermuizen.

4.3 Programma

4.3.1 Wonen

De nieuwe wijk gaat woonruimte bieden aan mensen die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijk leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. Afhankelijk van de precieze uitwerking en woningtypologieën kunnen er in het gebied 600 woningen gebouwd worden. Het betreft een stedelijk gedifferentieerd programma met appartementen in zowel (betaalbare) koop als beleggers- en (20%) sociale huur sector en eengezinswoningen voor diverse doelgroepen. In het plangebied wordt voorzien in circa 200 eengezinswoningen. De rest van het programma bestaat uit appartementen.



Afbeelding 4.3 Artist impression invulling plangebied (bron: BPD)

4.3.2 Voorzieningen

Voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone geldt algemeen dat het accent bij eventuele voorzieningen ligt op voorzieningen in de eerste levensbehoefte en op creatieve en kleinschalige bedrijvigheid. Er is geen ruimte voor nieuwe grootschalige functies of functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu.

Rond het plangebied zijn in voldoende mate scholen, sportclubs, supermarkten en winkels aanwezig die lopend en met de fiets bereikbaar zijn. Bewoners kunnen voor een kop koffie, een terras, een werkplek en een hapje eten terecht bij het Jongeriuscomplex, de horecagelegenheid bij de nieuwe haven in Wilhelminawerf en de Veilinghaven. Door dit aanbod is daarom in het plangebied weinig tot geen commercieel programma nodig.

Om in het gebied wel flexibiliteit te bieden wordt wel enige ruimte geboden aan andere functies dan wonen. Het gaat om een oppervlakte van 400 m² beschikbaar voor detailhandel waar men bijvoorbeeld een krantje en dergelijke kan kopen. Daarnaast is ook dienstverlening en lichte bedrijvigheid toegestaan (tot maximaal 400m²) en zijn ook woon-werk woningen mogelijk.

Voor de Merwedekanaalzone is in de toekomst wellicht ruimte voor een basisschool, een gymzaal en een school voor voortgezet onderwijs. Mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. Voor beide scholen lijkt deelgebied 5 een voor de hand liggend zoekgebied vanwege de centrale ligging.

Jongeriuscomplex

Het kantoor Jongerius (ten westen van de villa) wordt getransformeerd tot een kleinschalige congres- en vergaderaccommodatie waar grote en kleine groepen mensen kunnen samen komen voor vergaderingen, workshops en ander soortige bijeenkomsten. Op de begane grond heeft het kantoor Jongerius na transformatie een horeca functie in één zijde van het gebouw. Deze is ondersteunend

aan de hoofdfunctie van congrescentrum, vergaderaccommodatie en zaalverhuur (horeca in de categorie A2). Vrijdag, zaterdag en zondag is de horeca in het complex opengesteld voor publiek (categorie D1). Bij het kantoor is ruimte voor een terras. Het terras mag enkel in de dag- en avondperiode worden gebruikt. De sluitingstijd van het terras is 23.00 uur. In de periode van 1 mei tot en met 30 september mogen de terrassen tot uiterlijk 00:00 uur geopend zijn op vrijdag en zaterdag indien de 25-gradenregeling van kracht is. Op www.utrecht.nl/25graden is aangegeven of deze regeling van kracht is.

Gezien de monumentale status, de historie van Jongerius die verbonden is aan deze locatie, de architectuur, en het feit dat het een horeca- en vergadergelegenheid betreft is het complex een belangrijk icoon voor het gebied waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan:

- In een zone van 17 meter achter het kantoorgebouw dient het parkeren van het Jongeriuscomplex opgelost te worden. Hier zal ook een toegangsweg aangelegd moeten worden;
- Aan de zuidzijde van het complex dient een logische langzaamverkeersverbinding te worden gerealiseerd die de Overste den Oudenlaan verbindt met de Kanaalweg;
- De maximale rooijlijn van de nieuwbouw ligt om die reden minimaal 10 meter vanaf de haag behorende bij de tuin van Jongerius;
- Het Jongeriuscomplex wordt als icoon ingepast en krijgt ruimte doordat bebouwing minimaal 10 meter uit de perceelgrens mag plaatsvinden.

4.4 Verkeer en parkeren

4.4.1 Verkeer

Ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot mobiliteit. Mobiliteit richt zich in de Merwedekanaalzone op het creëren van een leefbare en gezonde wijk. Het is de ambitie om de groeiende verkeersstromen bij deze verdichting in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen. Er is een balans nodig tussen toenemende verkeersstromen en de kwaliteit van de openbare ruimte. In de Merwedekanaalzone wordt primair ingezet op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelauto's. Vorenstaande neemt niet weg dat ook de automobilititeit tot een bepaald niveau gefaciliteerd dient te worden.

Smart mobility is de inzet van innovatieve ICT- en datagedreven technologieën om steeds comfortabeler, veiliger, schoner en efficiënter te reizen. De transitie naar smart mobility gaat over nieuwe technologie, over veranderend gedrag van de eindgebruiker en over nieuwe organisatieopgaven. Het maakt binnenstedelijke verdichting in hoge dichtheden mogelijk, maar het past ook goed bij de Utrechtse ambitie om een hoge leefkwaliteit te bieden. Bij de toepassing van smart mobility in de Merwedekanaalzone zetten we in op multimodale hubs met deelmobiliteit, aan slimme stadslogistiek en optimale afwikkeling van verkeer door slimme verkeersregelinstanties en realtime informatievoorziening. Verder oriënteren we ons op de mogelijkheden van zelfrijdende CityPods (bijv. voor kwetsbare doelgroepen en de verbinding met P+R's). Door middel van het creëren van mobiliteitshubs - waar bewoners gebruik kunnen maken van alle deelmodaliteiten - werken we in de Merwedekanaalzone toe naar het eindbeeld van 'Mobility as a Service' (MaaS). MaaS staat voor het inkopen van maatwerkvervoer per rit i.p.v. investeren in een eigen voertuig. Het gaat om efficiënt, ontzorgt, barrièrevrij van deur-tot-deur reizen, waarbij de persoonlijke voorkeuren van de gebruiker centraal staan. Alle modaliteiten zijn gekoppeld en plannen, reserveren, omboeken en betalen verloopt per mobiele app. Als het gaat om het reduceren van het aantal autobewegingen, hebben we hoge verwachting van MaaS.

Het voormalige defensie terrein wordt ontsloten via de Overste den Oudenlaan. Uitgaande van 600 woningen is uitgegaan van een verkeersgeneratie van ongeveer 2.400 motorvoertuigen per etmaal. Dit verkeer kan worden ontsloten door de omliggende infrastructuur omdat reeds geanticipeerd was op deze ontwikkeling. De aan de woonfunctie ondersteunende overige functies hebben geen zelfstandige verkeersaantrekkende werking.

Het grootste aantal woningen bevindt zich langs de randen van het gebied en de verkeersafwikkeling zal zo direct mogelijk plaatsvinden. Voor het middengebied zal het parkeren opgelost worden in een (half)verdiepte parkeergarage, zodat het binnengebied autoluw wordt.

Ingezet wordt op het stimuleren van fietsgebruik en op een openbare ruimte waar de verblijfskwaliteit en beleving centraal staat. In de toekomstige wijk is het vanuit de gezondheidsambitie logischer om de fiets te pakken of te gaan lopen dan de auto te pakken.

In het gebied wordt een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelroutes aangelegd, die in verbinding staat met het Stadseiland (zie ook de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone 2017). De nieuwe wijk wordt daarnaast met aanliggende wijken verbonden door een goede oversteek over de Overste den Oudenlaan, ter hoogte van de entree van de nieuwe stadswijk, met winkelcentrum Kanaleneiland. Ook is het de ambitie om de nieuwe wijk via een nieuwe langzaam verkeersbrug over het Merwedekanaal met Parkhaven te verbinden. Bewoners van de nieuwe wijk (en Parkhaven-Dichterswijk) kunnen dan in de toekomst kiezen voor een ommetje door de wijk, door het Ringpark of een hardlooperdijk van 11 km langs de oevers van de kanalen. Deze brug maakt echter geen onderdeel uit van het plangebied en hierover zal een separaat besluitvormingstraject worden doorlopen.

De Europalaan vormt nu en in de toekomst een belangrijke dragende OV corridor. De mr. M.A. Tellegenlaan en de Overste den Oudenlaan maken deel uit van de HOV Zuidradiaal. De busbaan Transwijk is in uitvoering. De busbaan Dichterswijk is in voorbereiding. Naast de ontsluiting van de Merwedekanaalzone, heeft het OV heeft op deze corridor een bovenregionale functie richting Nieuwegein, IJsselstein en Vianen. In de toekomst zal het OV-gebruik groeien door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met bijbehorende ambities voor laag autogebruik. Het goed faciliteren en inpassen van het OV in combinatie met het langzaamverkeer is dan ook essentieel.

Merwedekanaalzone, deelgebied 4 heeft in de huidige situatie geen bushaltes. De dichtstbijzijnde halte is gelegen aan de Europalaan. Ambitie is om wél een nieuwe halte te realiseren. Gezien de stedelijke betekenis van het Jongeriuscomplex heeft een halte nabij het Jongerius complex de voorkeur, deze bedient ook het parkeerterrein in het deel van de Merwedekanaalzone bij de Jaarbeurs. De halteliggering en lijnvoering van het huidig openbaar vervoer bieden een goede uitgangspositie voor het gebied. Belangrijke bestemmingen voor OV reizigers zijn Utrecht CS, het centrum (de binnenstad), USP, andere economische kerngebieden en OV knooppunten (NS stations en Westraven) in de omgeving. De volgende openbaarvervoerlijnen verbinden nu het zuidelijk deel van de stad met deze bestemmingen:

- de HOV Zuidradiaal
- de buslijnen over de Europalaan
- de bestaande tramlijn richting Nieuwegein
- de buscorridor vanuit het zuidelijk deel van de regio naar USP
- de buslijnen 10 en 29 die dwarsrelaties bedienen

De huidige haltes hiervan sluiten nu al goed aan op de ambities voor de OV ontsluiting van de Merwedekanaalzone. De huidige haltes (inclusief de nieuwe halte Tellegenlaan) sluiten aan op de lijnvoering in het gebied en bieden een halte dekking waarbij loopafstanden niet boven de 400 meter uitkomen.

Onderstaand zijn de verschillende uitgangspunten voor wat betreft het langzaam verkeer en autoverkeer in het gebied weergegeven:

Langzaam verkeer

- Logische, veilige en aantrekkelijke (interwijk) langzaam verkeersroutes;
- Diverse aantrekkelijke langzaam verkeersroutes door het gebied die de Overste den Oudenlaan verbinden met de Kanaalweg. In het verlengde daarvan kunnen aan het water verblijfsplekken gerealiseerd worden;
- Kinderen vanaf 7 jaar moeten zelfstandig deze routes kunnen gebruiken. Het heeft daarom de voorkeur dat kruisingen met autoverkeer zoveel mogelijk worden voorkomen;
- Een prettige, gebruiksvriendelijke en veilige wandelroute naar station Utrecht CS.

Auto

- Het Defensierterrein wordt ontsloten op de Overste den Oudenlaan middels een geregelde kruising;
- De Kanaalweg is autovrij;

- In het plangebied is de auto te gast (er is een 30km/uur regime van toepassing);
- Rijwegen hebben bij tweerichtingsverkeer een breedte van 4,80 meter;
- Auto's zijn zo min mogelijk zichtbaar in de openbare (buiten)ruimte;
- De 10 parkeerplaatsen aan de nieuwe haven (Wilhelminawerf) worden in de toekomst ontsloten via een interne route over het Defensierrein;
- De kantoren aan de Koningin Wilhelminalaan (en eventuele nieuwe functies aan de Overste den Oudenlaan) worden ontsloten via een parallelweg langs de Overste den Oudenlaan en de Koningin Wilhelminalaan;
- De parallelweg langs de Overste den Oudenlaan vervangt het vrij liggend fietspad zoals deze nu is opgenomen in het ontwerp van de HOV-baan Transwijk.

4.4.2 Parkeren

Het Defensierrein wordt onderdeel van zone B1 uit de Nota Stallen en Parkeren. Er wordt in het gebied ingezet op het gebruik van deelauto's en van extra fietsparkeerplaatsen, conform het parkeerbeleid. Hierdoor daalt de parkeerbehoefte en hoeven er dus minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Voor de geldende normen wordt verwezen naar de bijlage Nota Parkeernormen die bij de regels van dit bestemmingsplan zijn toegevoegd.

Het bewonersparkeren vindt op eigen terrein plaats (uit het zicht, in een private voorziening zoals een garage of parkeerterrein). Voor eengezinswoningen (woning boven 130 m² bvo) is één parkeerplaats op eigen terrein toegestaan. Woningen met eigen parkeerplaats hebben geen recht op een parkeervergunning. Bezoekersparkeren vindt altijd in de openbare ruimte plaats aan de rand van de wijk.

Er wordt onderzocht of gebruik van de bestaande parkeervoorzieningen buiten het plangebied (Jaarbeurs) ingezet kunnen worden. Vanwege de centrale ligging in de stad, de ligging ten opzichte van Utrecht Centraal Station en vanwege betaald parkeren zullen bezoekers vaker lopend, met de fiets of met het OV komen.

In de openbare ruimte en bij de woningen worden fietsen op een logische, veilige en ruime plek gestald.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In een bestemmingsplan moet voor een aantal wettelijk verplichte aspecten aangetoond worden dat het plan uitvoerbaar is. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient inzichtelijk gemaakt te worden of er vanuit milieuhygiënisch oogpunt belemmeringen en/of beperkingen aanwezig zijn voor de beoogde ontwikkeling. In dit hoofdstuk worden de relevante milieuaspecten voor de herontwikkeling van het Defensierrein beschreven.

De bijbehorende onderzoeksrapportages zijn als separate bijlagen bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

5.2 Milieu-effectrapportage

Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van bepaalde in het Besluit m.e.r. nader aangeduide plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Plangebied mede in relatie tot de Merwedekanaalzone

Er is een omgevingsvisie opgesteld voor de gehele Merwedekanaalzone. Vanwege het kaderstellende karakter van de omgevingsvisie voor de bouw van meer dan 2.000 woningen is daarvoor een planMER opgesteld (D-11.2, kolom 3 Besluit m.e.r.). De ontwikkelingen binnen het onderhavige plangebied zijn in dat kader ook op de mogelijke te verwachten milieueffecten bezien. Evenwel geldt er voor het bestemmingsplan tevens een (formele) m.e.r.-beoordelingsplicht, nu dit plan het eerste op uitvoering gerichte bestemmingsplan voor de woningbouw in de Merwedekanaalzone is (D-11.2, kolom 4 Besluit m.e.r.). Ter uitvoering daarvan is een notitie opgesteld (zie bijlage m.e.r.-beoordeling Defensierrein, Arcadis, juli 2017). Daarin is voor het Defensierrein in samenhang met de overige toekomstige woningbouwontwikkelingen binnen de Merwedekanaalzone, aan de hand van de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn, bezien of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Geconcludeerd is dat daarvan geen sprake is, zodat het opstellen van een afzonderlijk project-MER voor het Defensierrein niet nodig is.

Van een separate plan-m.e.r.-plicht vanwege de invloed van het plangebied op enig Natura 2000-gebied is evenmin sprake. Dit vanwege de aard van de in het plan voorziene ontwikkelingen en de afstand tussen het plangebied tot Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Dit bestemmingsplan geldt als het eerste op uitvoering gerichte plan voor de woningbouw in de Merwedekanaalzone. Er is voor het plan een m.e.r.-beoordeling opgesteld waarin is ingegaan op de gehele Merwedekanaalzone. Geconstateerd is dat niet is gebleken van feiten en omstandigheden (waarbij rekening is gehouden met de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn) die maken dat de uitvoering van dit plan kan leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen die het verrichten van vervolgmilieuonderzoek (eventueel in de vorm van een milieueffectrapportage) noodzakelijk maken. Zo heeft het bestemmingsplan betrekking op bestaand stedelijk gebied en liggen er geen kwetsbare gebieden in of in de directe nabijheid van het plangebied.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 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.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

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

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2007 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

5.3.2 Plansituatie

Ten behoeve van het aspect akoestiek is een rapportage opgesteld (Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein Akoestisch planologisch onderzoek t.b.v. bestemmingsplan, juli 2017). Hieronder zijn de belangrijkste onderdelen samengevat.

Wegverkeerslawaai

Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan – Overste den Oudenlaan – Europalaan

De geluidsbelasting ten gevolge van deze bron overschrijdt de voorkeursgrenswaarde (zie bijlage). In een beperkt deel van het gebied langs de Dr. M.A. Tellegenlaan wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. De berekende geluidsbelasting bedraagt maximaal 67 dB. In dit deel van het plangebied is het vanuit gezondheids- en milieuoverwegingen wenselijk om woningen uit te sluiten. Een andere optie zou de toepassing van een dove gevel zijn.

Ventweg Kanaalweg – Wilhelminalaan

De geluidsbelasting ten gevolge van deze bron overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 56 dB op het tot wonen bestemde gebied. Waarbij de opmerking kan worden geplaatst dat dit vermoedelijk een ontsluiting van het gebied wordt. Langs het kanaal is de belasting maximaal 49 dB.

Balijelaan – Koningin Wilhelminalaan

De geluidsbelasting ten gevolge van deze bron overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 59 dB op het tot wonen bestemde gebied. Op de zuidelijke rand van het gebied wordt de voorkeurswaarde licht overschreden (vanwege de afschermende werking is dit alleen op de hogere bouwlagen/waarneemhoogten).

Overste den Oudenlaan (ten westen Tellegenlaan)

De geluidsbelasting ten gevolge van deze bron overschrijdt de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 56 dB. Mocht een deel van het gebied niet voor woningen bestemd worden dan zal de benodigde hogere waarde voor deze bron natuurlijk ook lager kunnen zijn.

Cumulatie wegverkeer

De berekende cumulatieve geluidsbelasting wegverkeer bedraagt maximaal 71 dB. Dit treedt op in het noord westelijke deel van het plangebied. In het zuid-oostelijk deel is de maximale cumulatieve geluidsbelasting 58 á 59 dB.



Afbeelding 5.1 Luchtfoto plangebied

Industrielawaai

Vanwege de aanwezigheid van een Hulpwarmtekrachtcentrale ten zuiden van het plangebied is

industrielawaai relevant. De berekeningsresultaten (zie bijlage) geven aan op welke deel van het plangebied er op voorhand van mag worden uitgegaan dat de geluidsbelasting onder de voorkeurswaarde dan wel boven de maximale ontheffingswaarde ligt. Op deze manier is de akoestische situatie inzichtelijk gemaakt en is duidelijk geworden of er aanvullende maatregelen nodig zijn.

Op diverse hoogtes zijn de geluidcontouren van de Hulpwarmtecentrale berekend. De contouren geven de etmaalwaarde weer waarbij in dit geval de nachtperiode maatgevend is. In de dag en avond zijn de contouren aanzienlijk kleiner.

Aangezien met dit bestemmingsplan de bedrijfsbestemming van het zuidelijke terrein van de hulpwarmtecentrale wijzigt in een bestemming die ook woningbouw mogelijk maakt, ligt het voor de hand om dit terreindeel niet langer te bestemmen als industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Daarmee wordt in feite het gezoneerde terreindeel van de Hulpwarmtecentrale kleiner. De geluidsproductie van de centrale neemt echter niet af omdat op het zuidelijke terreindeel geen geluidsbronnen aanwezig waren.

De grens van het industrieterrein en de geluidszone wijzigt met dit bestemmingsplan. De binnengrens wijzigt omdat deze moet aansluiten op het verkleinde terrein van de Hulpwarmtecentrale. De buitengrens wijzigt doordat de 'uitstulping' aan de zuidzijde niet langer tot de geluidszone behoort, dit deel van de zone biedt immers geen extra geluidruimte aan de centrale.

Hulpwarmtecentrale: geluidsbelasting op woningen

De geluidsbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) binnen het grootste deel van de zone. Op kortere afstand van de Hulpwarmtecentrale wordt zonder mitigerende maatregelen de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) overschreden. In dit deel van het plangebied is zonder toepassing van een dove gevel en of vliesgevel geen woningbouw mogelijk. De berekende geluidsbelasting bedraagt maximaal 60 dB(A).

Het gevolg is dat voor een groot deel van het plangebied hogere waarden vanwege industrielawaai moeten worden vastgesteld. Bij de beoordeling van bouwplannen worden ook eisen gesteld zoals ten aanzien van de aanwezigheid van luwe gevels. Deze voorwaarden worden geborgd door regels bij dit bestemmingsplan.

Laagfrequent geluid

Bijzondere aandacht is bij de planvorming en de woningbouwplannen nodig voor het aspect van laagfrequent geluid van de Hulpwarmtecentrale. Bij maximale inzet van alle ketels produceert de centrale een grote hoeveelheid laagfrequent geluid die door de gangbare gevelconstructies van woningen matig wordt tegen gehouden.

Uit onderzoek naar laagfrequent geluid van de centrale op het woningbouwplan 'Wilhelminawerf' blijkt dat met name in de 50 Hz-tertsband de bijdrage erg groot is. Bij toetsing aan de 25 dB(A)-Vercammencurve is een overschrijding te verwachten tot een afstand van circa 90 meter vanaf de centrale. Maatgevende geluidbronnen zijn de schoorsteen voor ketels 3, 4 en 5 en het dak van de centrale.

Met alleen reguliere gevelvoorzieningen kan het binnenniveau in woningen niet voldoende worden teruggebracht. Dit omdat die voorzieningen niet voldoende werken voor de echt lage frequenties. Alleen bij stenen gevels zonder deuren en ramen (blinde gevels) zal er voldoende gevelwering zijn voor laag frequent geluid. De inzet van deze centrale op maximaal vermogen komt niet vaak voor maar kan dan wel voor aanzienlijke hinder en slaapverstoring leiden. Vanuit de Wet geluidhinder zijn hiervoor geen speciale regels gesteld maar vanuit een goede ruimtelijke ordening moeten er wel garanties zijn waarmee een geluidhinderlijke situatie door laagfrequent geluid wordt voorkomen.

Door de nieuw aan te leggen ringleiding naar de HWC op de Nicolas Beetstraat kan Eneco vervangend vermogen realiseren op andere plekken. Hierdoor zal het laagfrequent geluid naar verwachting verdwijnen. Gemeente en Eneco zijn in gesprek over een gemeentelijke bijdrage zodat de functie van de HWC aan de Kanaalweg in het stadsverwarmingsnetwerk van Eneco kan komen te vervallen. De gesprekken zijn in een vergevorderd stadium. Met dit bestemmingsplan wordt daarop geanticipeerd. Het bestemmingsplan bevat een regeling die de bouw van nieuwe woningen binnen de zone laagfrequent geluid voorkomt. Na het uitvoeren van maatregelen of het beeindigen van de bron van laagfrequent geluid (HWC) kunnen woningen in de op de verbeelding opgenomen milieuzone worden gebouwd.

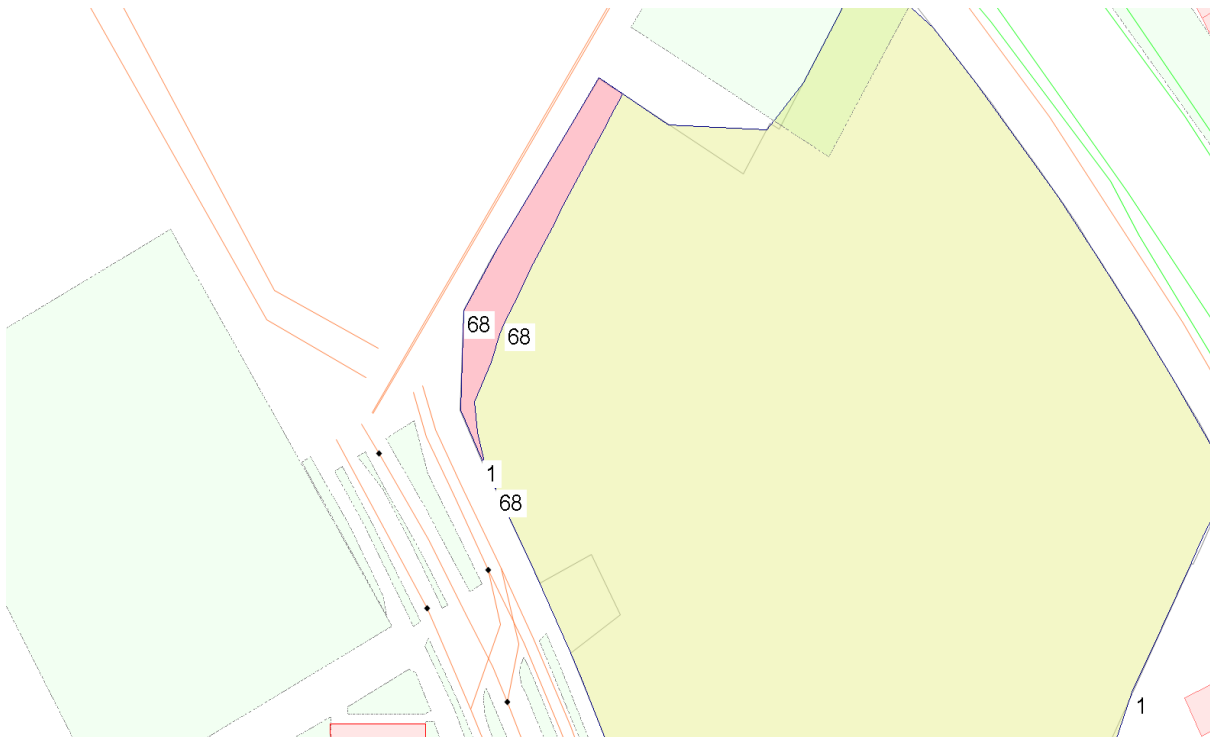
5.3.3 Cumulatie van lawaai

Op basis van de maximale onderzoeksresultaten is de cumulatie, zoals bedoeld in artikel 110 lid 6 en artikel 110 f van de Wet geluidhinder, in beeld gebracht. Hierbij is de geluidsbelasting omgerekend naar wegverkeer.

Er zijn hierbij twee situaties beoordeeld, te weten:

- Alleen maximaal wegverkeer : 71 dB;
- Wegverkeer en Industrielawaai nabij Hulpwarmtecentrale : 63.1dB

Hieruit blijkt dat de maximale cumulatieve geluidsbelasting, te weten 71 dB de 68 dB die als grens is gesteld overschrijdt (afbeelding 5.3). Er kan derhalve niet zonder meer gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening omdat de maximale waarde ingevolge de Wet geluidhinder voor wegverkeer bij een cumulatieve beoordeling wordt overschreden. Vanuit dit perspectief is het wenselijk om woningbouw uit te sluiten. Vanuit het gestelde in de Wet geluidhinder is het op een dergelijke plaats niet logisch om te opteren voor dove gevels.



Afbeelding 5.3: Gebied met een te hoge gecumuleerde geluidsbelasting vanuit een goede ruimtelijke ordening

5.3.4 Hogere waarden

Voor het bestemmingsplan zijn hogere waarden nodig voor:

- 63 dB tgv Van Zijstweg – Tellegenlaan – Overste den Oudenlaan – Europalaan;
- 56 dB tgv ventweg Kanaalweg – Wilhelminalaan;
- 53 dB tgv Balijelaan – Koningin Wilhelminalaan;
- 56 dB tgv Overste den Oudenlaan (ten westen Tellegenlaan);
- 55 dB(A) tgv de Hulp Warmte Centrale.

Ten einde de geluidskwaliteit te borgen bij de uitwerking van het bestemmingsplan zal in de planregels de volgende regel worden toegevoegd bij de geluidsgevoelige bestemmingen. 'Voor het realiseren en veranderen van een geluidsgevoelige bestemming dient vast te staan dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (de hogere waarde) ingevolge het besluit Hogere waarde met in achtneming van de in dit besluit gestelde voorwaarde(n), niet overschrijdt.' Tevens is bebouwing in

een zone aan de Tellegenlaan uitgesloten door een bouwgrens op de verbeelding.

Verder zullen in de beschikking Hogere Waarde (en daarmee indirect in het bestemmingsplan) voor nieuwe zelfstandige woningen de volgende eisen worden opgenomen:

Geluidsluwe gevel

De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau is daar niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen of de hogere waarde minus 10 dB.

Woningindeling

De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied.

Buitenruimte

Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Kleine en onzelfstandigewoningen

Voor nieuwe onzelfstandige woningen of woningen van 30m² of kleiner de volgende voorwaarde verbonden:

- Geluidsluwe gevel
- Tenminste 50% van de woningen dienen gesitueerd te zijn aan een gevel met een geluidsbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde.

5.3.5 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied van het bestemmingsplan de maximale waarden in gevolge de Wet geluidhinder worden overschreden. Dit is ten gevolge van zowel wegverkeer (met name langs de Dr. M.A. Tellegenlaan) en de Hulpwarmtecentrale (industrielawaai). In deze delen van het plangebied dienen of woningen te worden uitgesloten of dient bij de uitwerking op die delen van de woningen waar de maximale waarden wordt overschreden een dove gevel of een vliesgevel te worden toegepast.

Om dit alles af te dwingen worden er aanvullende eisen in het besluit hogere waarde en daarmee via de planregels impliciet in het bestemmingsplan opgenomen. Deze hebben enerzijds betrekking op de voorwaarden waaronder woningen gerealiseerd mogen worden en anderzijds tot welke geluidsbelasting.

Kortom, er dient voor wegverkeer en Industrielawaai hogere waarden te worden vastgesteld. Met in acht neming van bovenstaande voorzieningen/ voorwaarden kan worden gesteld dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.4 Externe veiligheid

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 ruimtelijke plannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd.

De normen en richtlijnen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In alle drie besluiten wordt voorgeschreven dat kwetsbare bestemmingen voldoende afstand moeten houden tot risicobedrijven en transportroutes voor gevaarlijke stoffen, en tevens kunnen er op grond van die besluiten beperkingen aan de bebouwingsdichtheid wenselijk zijn. Ook gelden afstandsbeperkingen voor bedrijven die niet onder het Bevi vallen.

Het lokale wegverkeer van gevaarlijke stoffen mag volgens de gemeentelijk vastgestelde routeringsverordening uitsluitend plaatsvinden over enkele aangewezen wegen. Andere wegen mogen voor de bevoorrading van een aantal bedrijven slechts gebruikt worden indien daar een ontheffing voor verleend is.

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevalslocatie bevindt. De normhoogte voor PR bedraagt 10-6/jaar voor gevoelige bebouwing. Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden als gevolg van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriënterende waarde vastgesteld.

Plansituatie

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

1. Vervoer van gevaarlijke stoffen over basisnetroutes (wegen, spoorwegen en vaarwegen). Op ruim 600 meter afstand van het plangebied bevindt zich de spoorlijn Utrecht – Den Bosch, een basisnetroute. Deze afstand is te groot om van invloed te zijn op de planlocatie. Andere basisnet-transportassen liggen allen op zeer grote afstand (meer dan één km) van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig;
2. Vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen. Ter plaatse van de planlocatie bevindt zich geen aangewezen route ten behoeve van het lokale transport. Ook vinden geen transporten plaats waarvoor ontheffingen zijn verleend. Nadere beschouwing is niet nodig;
3. Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen buisleidingen die van invloed zijn op het plangebied. Buisleidingen liggen op meer dan één km van het plangebied. Nadere beschouwing is niet nodig;
4. Bedrijven die vallen onder het Bevi. In het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven. Ook buiten het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die van invloed zijn op het plangebied. De dichtstbijzijnde Bevi activiteit bevindt zich op ca. 400 meter van het plangebied (LPG-tankstation aan de Europalaan). Nadere beschouwing is niet nodig;
5. Andere bedrijven met risicovolle activiteiten. In het plangebied bevindt zich de hulpwarmtecentrale van Eneco. Op het terrein bevinden zich drie bovengrondse tanks voor brandstof (zie hieronder).

Hulpwarmtecentrale van Eneco

Op het terrein bevinden zich drie bovengrondse tanks voor stookolie met ieder een inhoud van 500 m³. De drie tanks zijn geplaatst in één tankput. De tankput heeft als functie om de inhoud van een tank op te kunnen vangen in geval van een calamiteit. Het risico van de opslagtanks bestaat eruit dat als gevolg van een calamiteit brand kan ontstaan met een grote hittestraling tot gevolg. Het is belangrijk dat daarom voldoende afstand wordt aangehouden tot omliggende objecten.

Op circa 15 meter vanaf de tanks kan bij een brand een omliggend object tot zelfontbranding komen. Die afstand moet dus minimaal worden aangehouden.

Door adviesbureau Tebodin is een brandveiligheidsrapportage (documentnummer 3412121, gedateerd op 10 maart 2010) opgesteld ten aanzien van het brandgevaar van de silo's. Hierover is advies gevraagd aan de Veiligheidsdienst Regio Utrecht (VRU). De HWC is geen inrichting als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Desalniettemin is ten behoeve van de ontwikkeling

door Tebodin een brandveiligheidsrapport nieuwbouw Kanaalweg 59 opgesteld. Hieruit blijkt dat er vanuit de industriële bebouwing rond het plangebied geen bijzondere brandveiligheidsrisico's te verwachten zijn. In het rapport worden een aantal bouwkundige maatregelen genoemd. Deze zullen worden meegenomen bij de bouwaanvraag.

Conclusie

Op basis van de regelgeving voor externe veiligheid (Bevi, Bevb en Bevt) bestaan geen belemmeringen voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Wel moet in verband met het risico op een brand rekening worden gehouden met minimale afstanden tussen bovengrondse stookolietanks op het terrein van Eneco en te realiseren objecten binnen het plangebied. De kortste afstand tot tot nieuwe woningen in het voorliggende bestemmingsplan bedraagt 12 meter. Dit kan leiden tot aanvullende bouwkundige maatregelen aan de nieuwe woningen. Deze zullen worden bepaald in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van de nieuwe woningen.

De drie silo's zijn in voorliggend bestemmingsplan onder het overgangsrecht gebracht. Bij het vervallen van de functie van HWC vervalt ook de functie van de stookolietanks. Tot die tijd vormt het brandgevaar van de silo's een aandachtspunt.

5.5 Bodemkwaliteit

Kader

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten:

- **Bodembescherming**
Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd. Dit speelt met name bij bedrijfsmatige activiteiten en/of calamiteiten.
- **Bodemsanering**
Ernstig verontreinigde locaties dienen te worden gesaneerd indien er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Bij immobiele verontreiniging in de bovengrond die zich niet kan verspreiden (zoals zware metalen en PAK) wordt uitgegaan van een zogenoemde functiegerichte benadering. Dit houdt in dat de kwaliteitseisen die aan de bodem worden gesteld afhankelijk zijn van de (toekomstige) bestemming van de locatie. Bij mobiele verontreiniging, die zich via het grondwater kan verspreiden, wordt, mede afhankelijk van de kosteneffectiviteit, zoveel mogelijk verwijdering van de verontreiniging nagestreefd. Een ander uitgangspunt is dat bij nieuw in te richten gebieden of terreinen hogere eisen worden gesteld aan de bodemkwaliteit dan bij milieuhygiënisch onvermijdbare saneringen in gebieden waar geen nieuwe inrichting plaatsvindt. Bij nieuwe situaties ligt het criterium voor saneren bij ernstige verontreiniging.
- **Bodembeheer**
Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe "wat schoon is moet schoon blijven" en "wat vies is mag niet viezer worden". Waar mogelijk wordt een verbetering van de kwaliteit nagestreefd, zodat de bodem duurzaam geschikt wordt voor elk gewenst gebruik.

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

Plansituatie

Het plangebied bestaat uit het Defensieterrein (Overste den Oudenlaan 20D, het Geurts-terrein (Kanaalweg 60B, 60C en 61), het Jongeriuscomplex, bestaande uit de "villa" en het "kantoor" (Kanaalweg 64) en het "Laven-terrein" (Koningin Wilhelminalaan 5).

Defensieterrein

Op deze locatie zijn een aantal gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend. De locatie wordt gesaneerd teneinde het geschikt te maken voor het beoogde gebruik: wonen met tuin.

De gemeente wordt eigenaar van het terrein en zal dit vervolgens doorleveren aan een ontwikkelaar. De gemeente heeft in de koopovereenkomst, die is gesloten met het RijksVastgoedBedrijf (RVB: De Staat), vastgelegd dat alle mobiele verontreinigingen boven de interventiewaarden in de vaste bodem tot een diepte van 2,5 meter –mv, door ontgraving, worden

verwijderd. Verder zal de 1 meter dikke toplaag van het hele terrein voldoen aan de bodemfunctieklaas "wonen". Deze sanering zal plaatsvinden in opdracht van RVB en (grotendeels) vóór overdracht van het terrein. Na sanering moet de kwaliteit van de bodem geschikt zijn voor de beoogde bestemming: wonen met tuin.

Geurts-terrein

Op deze locatie was een geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig met minerale olie. Deze verontreiniging bevond zich op een diepte groter dan 1,0 meter –mv in zowel grond als grondwater. De toplaag bevat geen gehalten aan verontreinigingen boven de interventiewaarden. Op basis van aanvullend onderzoek en door de uitvoering van een bodemsanering is het terrein geschikt gemaakt voor het beoogde gebruik: wonen met tuin.

Jongerius-complex

Onder een deel van het kantoor en van de tuin bevond zich een mobiele verontreiniging. Deze hoort bij de verontreiniging van het Defensierrein. De verontreiniging levert geen actuele humane risico's op en zal als "restverontreiniging" van de sanering van het Defensierrein achterblijven. De locatie is geschikt voor het beoogde én huidige gebruik: horeca. Het voormalige "kantoor" zal worden gerenoveerd. Mocht hierbij gegraven worden in de verontreinigde grond of mocht hiervoor grondwateronttrekking noodzakelijk zijn dan is dit een "sanerende handeling" waarvoor een (deel) saneringsplan ingediend moet worden.

Laven-terrein

Het Laventerrein was licht verontreinigd met verschillende stoffen. De locatie is geschikt voor het beoogde gebruik: wonen met tuin.

Algemeen

Als er grondwater wordt onttrokken, bijvoorbeeld ten behoeve van de bouw, moet onderzocht worden of deze onttrekking invloed heeft op mobiele verontreinigingen in de omgeving van de locatie of in het diepere grondwater. Ter plaatse van het plangebied zijn verontreinigingen met VOCL (vluchtige gechlloreerde oplosmiddelen) in het diepere grondwater aanwezig. Bij een mogelijke beïnvloeding van deze verontreinigingen is het noodzakelijk een saneringsplan op te stellen of aansluiting te zoeken bij het "Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond".

Van de uitgevoerde sanering wordt een evaluatierapport opgesteld. Indien het bevoegd gezag Wet bodembescherming (Wbb) instemt met het behaalde saneringsresultaat dan is dus voldaan aan de saneringsdoelstelling. Ook onttrekkingen van grondwater die eventuele restverontreiniging (mogelijk) beïnvloeden zijn "sanerende handelingen" in het kader van de Wbb. Hiervoor moet een Wbb-melding worden gedaan. Onttrekkingen dienen tevens gemeld te worden bij de HDSR. De HDSR geeft alle meldingen (ook) door aan de gemeente Utrecht, team bodem. Team bodem treedt op als bevoegd gezag Wbb en zal toetsen of de onttrekking "past" en of de onttrekker een melding moet verrichten in het kader van de Wbb.

Sanering

Door Royal Haskoning DHV is in maart 2015 een Saneringsplan Overste den Oudenlaan 20 opgesteld in opdracht van de Dienst Vastgoed Defensie. Door de Anteagroep is een Deelsaneringsplan Kanaalweg 60 en 61 opgesteld op 17 oktober 2016. Op 1 november 2016 hebben burgemeester en wethouders van Utrecht besloten om in te stemmen met het deelsaneringsplan (zie bijlage) .

Conclusie

Om het terrein geschikt te maken voor de nieuwbouw en geplande functies wordt op basis van nader onderzoek het terrein gesaneerd. De huidige eigenaar levert het terrein gesaneerd en geschikt voor de beoogde functie op aan de gemeente Utrecht. De sanering is inmiddels in gang gezet en grotendeels voltooid.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

Kader

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving en andere gevoelige functies, of dat omgekeerd de milieubelastende activiteiten waaronder bedrijvigheid, wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen en andere gevoelige functies in

de directe nabijheid. Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies.

In de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering (2009)" zijn voor een scala aan milieubelastende activiteiten richtafstanden gegeven waarbinnen mogelijk hinder voor woningen kan ontstaan. In de publicatie wordt onderscheid gemaakt tussen de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld.

Voor dit bestemmingsplan wordt de Lijst van Bedrijfsactiviteiten-functiemenging gehanteerd. In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid. Voor een verdere uiteenzetting wordt verwezen naar de bijlage van de regels.

Op grond van de Geluidnota Utrecht is voor een karakterisering van een gebied een eerste onderscheid gemaakt tussen rustige woongebieden met een richtwaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde en drukke woongebieden, met name waar die zijn gelegen langs drukke wegen, met een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

Plansituatie

Het plangebied is gelegen langs hoofdwegen. In de omgeving van het plangebied en het plangebied zelf is diversiteit aan functies aanwezig, waaronder wonen, kantoren, bedrijven, horeca en de Jaarbeurs met evenementenhallen. Het Defensierrein wordt aangemerkt als een zogenaamd transitiegebied.

In het gebied met de bestemming Woongebied zijn slechts in beperkte mate bedrijven uit de functiemengingslijst en detailhandel toegelaten (maximaal 400 m²), zodat hier de nadruk ligt op de woonfunctie. Het geluid van bedrijven wordt beoordeeld met als uitgangspunt een rustige woonwijk, behalve aan de randen als daar de woningen grenzen aan drukke wegen.

Ook op het bedrijfsperceel van de Eneco zijn in de nieuwe situatie alleen bedrijven uit de functiemengingslijst toegestaan. Daarom hoeft geen afstand te worden aangehouden tot de naastgelegen woonfuncties. Nadat de ringleiding is geïnstalleerd en het vervangend vermogen is geplaatst komt de functie van de HWC aan de Kanaalweg te vervallen. De locatie zal dan mogelijk alleen gebruikt worden als Warmte Overdracht Station (WOS) in bedrijf. Dit bedrijf is vergelijkbaar met een Waterdistributiebedrijven met pompvermogen van maximaal 1 MW, een bedrijfstype (categorie B) dat voorkomt op de functiemengingslijst. De functie zal zijn gevestigd in de bestaande bebouwing op het terrein, waardoor zal worden voldaan aan geluidsnormen. Omdat het hier gaat om pompen in een bestaand bedrijfspand met een woonfunctie op zeer korte afstand is hiervoor niettemin een geluidsonderzoek wenselijk bij de bouw van de nieuwe woningen. Daaruit zal blijken of kan worden voldaan aan de richtwaarde van 45 dB(A) en welke geluidmaatregelen bij het station eventueel nodig zijn.

Op de verbeelding bij dit plan is op het terrein van het Jongeriuscomplex (horeca) een gebied aangegeven waar een terras toegestaan is. Omdat stemgeluid van een terras op het terrein op korte afstand wel geluidhinder kan veroorzaken is hier een geluidsonderzoek naar ingesteld (zie bijlage). Daaruit blijkt dat, afhankelijk van de locatie en omvang van het terras, bij woningen in de avond geluidniveaus tot 50 dB(A) mogelijk zijn. In de regels is voor het stemgeluid van het terras een geluid-grenswaarde van 50 dB(A) voor de dag en de avond opgenomen. Het binnenniveau van terrasgeluid zal binnen de woningen, met een te verwachten geluidisolatie van 20 dB, niet hoger zijn dan 30 dB(A). Daarmee is de maximale omvang en hinder van het terras beperkt. Bij de aanvraag van een terrasvergunning moet worden aangetoond dat hieraan is voldaan.

Voor het overige is geen relevante bedrijvigheid op korte afstand van het plangebied aanwezig. Zolang de HWC nog in bedrijf is gelden beperkingen vanuit geluid (zie paragraaf 5.3), is brandgevaar vanwege de silo's een aandachtspunt (zie paragraaf 5.4) en is er vanuit luchtkwaliteit geen belemmering (zie paragraaf 5.7).

Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat de bestaande bedrijven en beoogde bedrijvigheid op het terrein van Eneco, en de beoogde nieuwe bedrijvigheid in het woongebied (bedrijven van de functiemengingslijst en het terras op het Jongeriuscomplex) geen onaanvaardbare invloed hebben op de woonomgeving. Anderzijds worden de bedrijven niet belemmerd in hun (toekomstige) bedrijfsvoering door de aanwezigheid van de beoogde woningbouw. Hierdoor zorgt het aspect

bedrijven en milieuzonering niet voor een belemmering om het bestemmingsplan vast te stellen.

5.7 Luchtkwaliteit

Kader

Artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) geeft een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan kan worden vastgesteld indien:

- aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM₁₀ (fijn stof) en NO₂ (stikstofdioxide) in de buitenlucht;
- het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Plansituatie

In het kader van het bestemmingsplan is een Beoordeling luchtkwaliteit Bestemmingsplan Merwedekanaalzone – Defensierterrein te Utrecht, juli 2017 uitgevoerd (zie bijlage). Het primaire doel van deze luchtbeoordeling is inzicht te geven in hoeverre luchtkwaliteitseisen een belemmering kunnen zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Beschouwing van de luchtkwaliteit bij ruimtelijke planvorming is eveneens van belang in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' aangezien uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens een goed woon- en leefklimaat dient te worden gegarandeerd.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone maakt onderdeel uit van het NSL (opgenomen als project IB – 1311). In dit kader wordt dan ook voldaan aan artikel 5.16 lid 1, onder d van de Wet milieubeheer. Wanneer het project is opgenomen in het NSL vindt, met betrekking tot de effecten van de diverse projecten, geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats. Een afzonderlijke toets van het bestemmingsplan Merwedekanaalzone – Defensierterrein aan de Wet milieubeheer is derhalve strikt genomen niet nodig. Op verzoek zijn desalniettemin de consequenties voor de luchtkwaliteit gedetailleerd in kaart gebracht. De luchtkwaliteit langs de wegen in het bestemmingsplangebied is op twee momenten (2017 en 2027) inzichtelijk gemaakt. Geconstateerd kan worden dat in beide onderzoeksjaren voldaan wordt aan de vigerende grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

In de beschouwde periode 2017-2027 verbetert de luchtkwaliteit, als gevolg van de verschoning van het wagenpark en generiek beleid.

Als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van de HWC vindt emissie plaats van onder ander zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De HWC is opgenomen in de landelijke emissieregistratie. Evenwel is door Royal Haskoning, in samenwerking met NUON, in 2005 onderzoek gedaan naar de invloed van de verspreiding van rookgassen van de HWC. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een rapportage met kenmerk 9R3377.01 d.d. 18 oktober 2005 (zie ook bestemmingsplan 'Kanaalweg 59').

Uit de rekenresultaten van dit onderzoek blijkt dat:

- De bijdrage van de HWC aan de achtergrondconcentratie valt binnen de afronding van deze achtergrondconcentraties. Dit wordt vooral veroorzaakt door de zeer beperkte tijd dat de centrale per jaar operationeel is ;
- De locatie en hoogte van het immisiemaximum voor fijn stof niet veranderen (er treedt een verwaarloosbaar kleine stijging van de concentratie op die alleen op twee cijfers achter de komma waarneembaar is);
- De hoogste uurwaarde concentratie van SO₂ een verwaarloosbaar kleine daling (0,28%) vertoont, vermoedelijk door verhoogde turbulentie als gevolg van de woontoren;
- Voor NO_x geen conclusies getrokken kunnen worden, echter op grond van de resultaten van de andere componenten aangenomen mag worden dat de invloed van NO_x tevens gering zal zijn.

Deze uitkomsten kunnen geacht worden eveneens te gelden voor onderhavige ontwikkeling.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde luchtkwaliteitberekeningen kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige bestemmingsplansituatie aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder d en onder a, van de Wet milieubeheer wordt voldaan. De emissie van de HWC is opgenomen in de landelijke

emissieregistratie. Gelet op het vorenstaande zijn er geen belemmeringen vanuit de Wet milieubeheer om het bestemmingsplan Merwedekanaalzone - Defensierrein vast te stellen.

5.8 Flora en fauna

Kader

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

In de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan de provincie ervoor kiezen om een gebied aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied- of landschap of als Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Plansituatie

In juni 2015 is een gerichte veldinventarisatie uitgevoerd naar het voorkomen en de eventuele verspreiding van flora en avifauna (zie bijlage).

Uit het onderzoek komt naar voren dat in het gebied geen relevante planten en vermeldenswaardige broedvogels voorkomen. In het gebied komen wel algemene broedvogels voor. In verband met het voorkomen van deze algemene broedvogels wordt aangeraden om te werken buiten het broedseizoen of op een manier dat de vogels niet tot broeden komen.

Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op matig en zwaar beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de realisatie en uitvoering van de plannen in het gebied van het voormalig defensierrein te Utrecht is niet in strijd met het gestelde binnen de Flora- en faunawet.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied, en ligt ook niet in de directe nabijheid daarvan. Gelet op de aard en omvang van de planontwikkeling en de afstand tot Natura 2000 gebieden kunnen significante effecten op voorhand worden uitgesloten.

Conclusie

Het plangebied is inmiddels gesaneerd waarbij ook de bomen zijn verwijderd. De Natuurbeschermingswet vormt geen belemmering voor uitvoering van dit plan.

5.8.1 Bomen

Ten tijde van het opstellen van de bomeninventarisatie stonden in het plangebied 120 bomen. Hiervan zijn 33 goede bomen verplant naar een andere plek in de stad. Het was niet mogelijk om deze 33 bomen in de nieuwe stadswijk in te passen, omdat het terrein opgehoogd moet worden. Van de overige 87 bomen was de kwaliteit als volgt: 46 bomen hadden een goede conditie en kwaliteit (maar deels wel vergroeid met bomen met matige kwaliteit); 14 exemplaren hadden een redelijke conditie; 21 bomen hadden een matige conditie en 4 bomen waren in slechte staat. Deze 87 bomen zijn geveld in verband met de saneringswerkzaamheden. In de nieuwe stadswijk komen circa 100 bomen.

In het gebied wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige, robuuste groenstructuur vormt. Op markante plekken worden bomen van de eerste orde geplaatst. Grote bomen dragen bij aan gezonde lucht en zorgen voor cool spots in de wijk.

5.9 Water

Kader

Door een ruimtelijk plan kunnen de belangen en het functioneren van het watersysteem en de waterketen onder druk komen te staan. Het doel van de 'Watertoets' is het waarborgen van watergerelateerd beleid en beheer door deze ruimtelijke ontwikkelingen expliciet en op evenwichtige wijze te toetsen aan de relevante ruimtelijke plannen en besluiten van Rijk, provincies en gemeenten.

Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder opgenomen.

Door afstemming met de waterbeheerder(s) wordt voorkomen dat door een ruimtelijke ontwikkeling de kansen voor de waterhuishouding niet worden benut en de bedreigingen niet worden herkend. Door de bestaande (geo)hydrologische situatie en randvoorwaarden, de geplande ontwikkeling en de ruimtelijke consequenties ten aanzien van de waterhuishouding te analyseren, kan het streven naar een duurzaam en robuust watersysteem vroegtijdig in het ontwerpproces worden geïntegreerd.

Deze waterparagraaf is, ter verantwoording en afsluiting van de watertoets, opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan. Hieronder zijn de belangrijkste elementen uit de waterparagraaf opgenomen.

Beleid

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitsrichts 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitsrichts 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd.

De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast. Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2011-2014. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 18 april 2013). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en drogere zomers. Omdat dit nu al meetbare en zichtbare fenomeen in de toekomst kan leiden tot maatschappelijke ontwrichting, moeten we in Nederland er nu al rekening mee houden door de inrichting van de bebouwde omgeving er tijdig aan te passen (adaptie).

Dit beleid is vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de 'Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie' heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden de 'Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie' onderschreven en werkt in de 'Coalitie Regio Utrecht' samen aan de ruimtelijke adaptatie van het stedelijk gebied, te denken valt aan de volgende maatregelen:

- Toepassen van groene daken en halfverharding. Dit draagt bij aan de reductie van hittestress en het beperken van wateroverlast bij extreme neerslag;
- Zichtbaar en beleefbaar maken hemelwater. Het bovengronds afvoeren en bergen via wadi's, goten en/of infiltratievoorzieningen draagt hieraan bij;
- Hergebruik van schoon hemelwater voor toilet draagt bij aan een duurzame leefomgeving.

Onttrekking grondwater

Tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de bouwfase is vergunningsplichtig en onder voorwaarden toegestaan, evenals tijdelijke lozing van bemalingswater op het oppervlaktewater. Nader onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater is noodzakelijk om na te gaan of er een lozingsvergunning nodig is om overtollig water te onttrekken en af te voeren. Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen moet een melding worden

gedaan of een watervergunning worden aangevraagd bij het waterschap HDSR.

5.9.1 Verslaglegging van gevoerd overleg gemeente - waterbeheerder

De 'waterparagraaf' van 22 augustus 2016, bijgevoegd als bijlage, is opgesteld ter verantwoording en ter afsluiting van de watertoets ten behoeve van de ontwikkeling van het Defensieterrein.

Door bureau Evers is, in opdracht van BPD_ASR Vastgoedontwikkeling, reeds een memo getiteld 'Waterhuishoudings- en rioleringsplan' opgesteld (bijlage). Dit plan van d.d. 2 juli 2016 omvat alle relevante stedelijk wateraspecten en vormt het resultaat van het overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) van d.d. 6 april 2016. De opmerkingen die het HDSR in haar mailing en notitie van d.d. 20 juli jl. heeft meegegeven, zijn in de memo van d.d. 2 juli 2016 verwerkt. De stedelijk wateraspecten van deze ontwikkeling zijn hiermee vroegtijdig met het bevoegd gezag besproken en afgestemd, waarmee de watertoets doorlopen is.

5.9.2 Conclusie Waterparagraaf

Waterberging

De totale waterberging bedraagt:

<i>Deelgebieden</i>	<i>bergingsvoorz.</i>	<i>afv. verh. opp (m²)</i>	<i>berging (m³)</i>	<i>berging (mm)</i>
Wegverhardingen openbare ruimte	in riool	23.270	400,9	80,4
	in grondverb.		259,2	
	in wadi's		1.210,5	
Semi-openbaar	in wegfundering	2.927	218,8	74,7
Private-gebied	in wegfundering	3.581	259,6	72,5
Daken laagbouw	in kratten	12.097	257,6	21,3
Daken hoogbouw	in kratten	5.574	112,1	20,0
Tuinen	geen	9.935		
Totaal		57.384	2.718,7	47,4

Er wordt voldaan aan de bergingseis van 12 mm en het ambitieniveau om een berging te hebben van 45 mm wordt gehaald.

Vleutense Wetering

Direct ten oosten van het plangebied bevindt zich het restant van de voormalige Vleutense Wetering. Het deel van deze tertiaire watergang dat voor de ontwikkeling van het Defensieterrein relevant is, strekt zich uit tussen de Admiraal Helfrichlaan en de HWC. Dit pand is als gevolg van historische stedenbouwkundige ontwikkelingen grotendeels voorzien van bruggetjes en duikers. Er worden diverse maatregelen getroffen om de Watergang te verbeteren.

5.10 Archeologie

Kader

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

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Deze wet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten. De resultaten daarvan worden beschreven in deze toelichting.

Verordening en bestemmingsplan

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

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

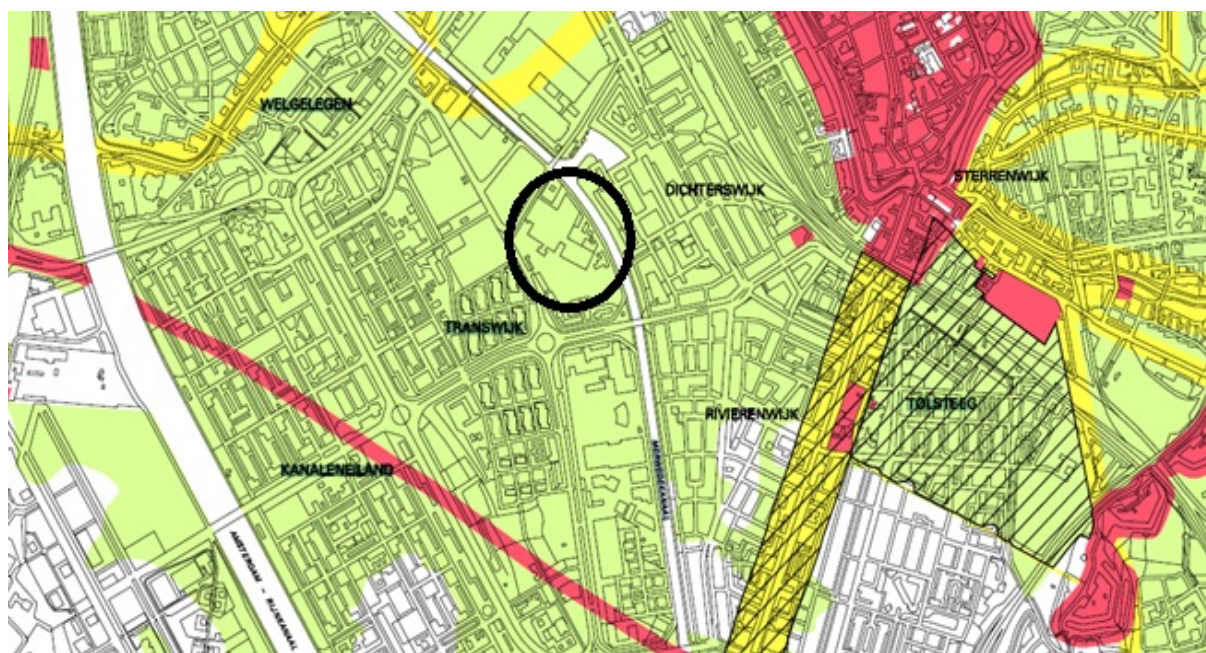
De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is gebaseerd op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch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

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

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm beneden maaiveld. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 50 cm beneden maaiveld. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m² en dieper dan 50 cm beneden maaiveld. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Plansituatie en conclusie

Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geldt voor het Defensieterrein aan de Kanaalweg een archeologische verwachting. Dit is gebaseerd op de ligging van dit gebied op een oude stroomgordel van de Rijn, waarop bewoningssporen vanaf de prehistorie kunnen worden aangetroffen. Voor gebieden met een archeologische verwachting geldt dat een archeologievergunning nodig is indien sprake is van bodemverstorende activiteiten met een oppervlakte > 1.000 m² en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld. Aan de archeologievergunning kunnen voorwaarden verbonden worden, bijv. dat er een archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd of dat er maatregelen moeten worden genomen om archeologisch waardevolle resten in de bodem te ontzien.



	Beschermd archeologisch Rijksmonument
	Gebied van hoge archeologische waarde
	Gebied van hoge archeologische verwachting
	Gebied van archeologische verwachting
	Vergunning vanaf 30 cm diepte ten opzichte van maaiveld

Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m ²	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m ²	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m ²	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Afbeelding 5.4 Globale ligging plangebied in uitsnede Archeologische waardenkaart

Vooruitlopend op de overdracht van het Defensie terrein aan de gemeente Utrecht heeft de huidige eigenaar, het Rijksvastgoedbedrijf archeologische- en booronderzoeken uit laten voeren om de archeologische verwachting voor het Defensie terrein nader te specificeren (zie bijlage).

Het onderzoek heeft een fragmentarisch beeld van het terrein opgeleverd doordat 50% van het terrein nog bebouwd is en niet nader onderzocht is, dit is tijdens de sanering nader onderzocht. Verder zijn vrijwel alle boringen in het gedeelte langs de Kanaalweg gestuit in puinhoudende bovenlagen. De boringen in het westelijke en zuidelijke deel van het plangebied konden wel tot voldoende diepte worden doorgezet. Uit deze boringen is gebleken dat dit deel van het terrein plaatselijk sterk is verstoord. Wel zijn op een paar plaatsen nog oeverafzettingen aangetroffen. Oevers zijn van oudsher aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor de mens. Voor de oeverafzettingen blijft de archeologische verwachting daarom gehandhaafd. De overige boringen in het westelijke en zuidelijke deel van het plangebied bleken verstoord tot in de beddingafzettingen. Voor beddingafzettingen geldt een lage archeologische verwachting, hoewel incidentele vondsten niet kunnen worden uitgesloten. Door de discipline archeologie is tijdens de saneringswerkzaamheden

meegekeken.

Conclusie

Op basis van de gemeentelijke verordening heeft een deel van het plangebied een archeologische verwachting. Ter plaatse van de boringen met oeverafzettingen is een aanvullend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Ook ter plaatse van de huidige bebouwing kan aanvullend onderzoek nodig zijn, tenzij wordt aangetoond dat de bodem hier (plaatselijk) is verstoord tot in de beddingafzettingen. In de regels van het bestemmingsplan is een beschermende regeling opgenomen waarbij de verordening wordt gevolgd. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.11 Niet gesprongen explosieven

Plangebied en conclusie

In het kader van het bestemmingsplan is een Historisch vooronderzoek Niet gesprongen explosieven (NGE) onderzoek uitgevoerd. Het primaire doel van dit onderzoek is inzicht te geven in hoeverre er een kans aanwezig is op niet gesprongen explosieven binnen het plangebied. Een deel van het onderzoeksgebied is afgebakend als NGE-Risicogebied. Er is sprake van een NGE-Risicogebied naar aanleiding van het bombardement van 4 november 1944. Dit risicogebied is afgebakend op basis van krateranalyse.

Uit het onderzoek is gebleken dat het werkgebied in een NGE-Risicogebied ligt. Het betekent niet dat het hele werkgebied op de aanwezigheid van NGE onderzocht moeten worden. Opsporing van NGE kan, indien gewenst, worden beperkt tot de locaties waar door de geplande civieltechnische werkzaamheden een verhoogd risico ontstaat voor de Arbo- en/of Openbare Veiligheid. In dit geval betreft het vooral de locaties waar grondroerende werkzaamheden zoals graafwerkzaamheden, het plaatsen van damwanden en funderingspalen, aanbrengen van verticale drainage, etc., gaan plaatsvinden en deels al hebben plaatsgevonden. Daar waar het huidig grondgebruik wordt gecontinueerd is, zo mogelijk, geen sprake van een verhoogd risico en is opsporing niet noodzakelijk. Om te bepalen waar een verhoogd risico ontstaat, is een project gebonden risicoanalyse NGE uitgevoerd. In deze risicoanalyse is onder andere aangegeven welke mogelijke effecten de (grond)werkzaamheden op de NGE's hebben en is aangegeven op welke wijze opsporing gedaan kan worden. Inmiddels is het terrein gesaneerd en zijn tot op heden geen niet gesprongen explosieven aangetroffen.

5.12 Kabels en leidingen

Kader

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

Plangebied en conclusie

In het plangebied ligt een warmteleiding voor de stadsverwarming. Het gaat hierbij om de combinatie van een aanvoerleiding en een retourleiding. Beiden leidingen hebben een uitwendige diameter van 900 mm en staan onder druk (circa 10 bar). Deze leidingen lopen vanuit de Churchillaan naar de hulpwarmtecentrale in het gebied "Merwedekanaalzone 4". De leidingen zullen verlegd worden. Voor de leidingen is een beschermingszone opgenomen van 5 meter aan weerszijden van de (toekomstige ligging van de) leiding. Het functioneren van het in het gebied aanwezige straalpad (noordoostzijde) is door middel van een beschermende regeling gewaarborgd (telecom). Zie hiervoor de verbeelding van het bestemmingsplan.

5.13 Kwaliteit van de leefomgeving

Conform de Hoogbouwvisie van Utrecht dient bij projecten boven de 30 meter aanvullend aandacht te worden besteed aan:

- straalpaden en zendstations
- schaduwwerking

- privacy
- windhinder
- mobiliteitstoets (capaciteit versus vraag en bereikbaarheid)
- veiligheid bij calamiteiten

Genoemden aspecten zijn vooral bepalend bij de uitwerking van de planvorming. De wijze van verkaveling, materiaalgebruik en ontwerp van een gebouw bepaald het leefmilieu. Ten aanzien van straalpaden wordt opgemerkt dat de bebouwing de hoogte van het straalpad niet te boven gaat. Voor het effect van de bebouwing op de bezonning van de omgeving is een bezonningsstudie uitgevoerd (Peutz, bezonningsstudie bestemmingsplan Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensierrein, november 2017, zie bijlage). Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De voor het onderzoek relevante woninggevels van de appartementen aan het Rolderdiephof en de woonboten vallen in de periode van de lichte TNO-norm (19 februari/m 21 oktober) maximaal 1 uur in de schaduw van de geprojecteerde torens/hoogteaccenten van bestemmingsplan. Bij de meeste woninggevels is de schaduwduur kortstondiger. In de maanden met de hoogste zonnestanden is er in deze periode geen of een minimaal schaduw effect.
- Het schaduw effect bij de woninggevels treedt op in het laatste uur voordat de zon onder de gehanteerde minimale zonshoogte van 10° komt. Dit is in februari circa 15.30 uur, oplopend tot 20.30 uur in juni. Bij zonnestanden lager dan 10°, gedurende circa 1 uur voor zonsondergang, kan in beperkte mate ook schaduw van de torens optreden, hoewel deze vaak samen zal vallen met schaduw van de laagbouw en begroeiing.
- Er blijft ook in de geplande situatie in ruime mate bezonning van de woningen mogelijk, in ieder geval meer dan de grenswaarde van 2 zonuren. Uitzondering hierop zijn de gevels van de appartementen aan het Rolderdiephof 100 – 122, die met name op 19 februari / 21 oktober dusdanig in de schaduw van de naastgelegen bestaande bebouwing vallen dat daar in de bestaande situatie al minder dan 2 uur bezonning aanwezig is.
- De ligging van de woningen aan de zijde van de Overste den Oudenlaan is dusdanig dat daar op voorhand alleen in de vroege ochtend kortstondig schaduw kan ontstaan en derest van de dag ruimschoots bezonning mogelijk is.
- De te verwachten bezonning van de groenstrook langs het kanaal is inzichtelijk gemaakt. Het blijkt dat de groenstrook een groot deel van de ochtend en tot maximaal 15.00 uur in de middag in de zon valt (21 juni). Op data met lagere zonnestanden is een (veel) kortere bezonningduur te verwachten.
- Het is te verwachten dat deze conclusies niet wezenlijk wijzigen bij een andere opzet van de bouwmassa in het bestemmingsplangebied of bij een afwijkende hoogte in verband met de 10% regeling.

De regels kennen een bepaling in artikel 6 om waar nodig nadere eisen te stellen aan de (situering) van gebouwen. Bezonning (en o.a. windhinder) vormen hier afwegingscriteria.

De afstand van de hogere gebouwen tot de bestaande omgeving is te groot voor een negatief effect op de privacy.

Een toets op het windklimaat in het plangebied is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking. Op basis van expert judgement (Peutz) kan in deze fase van de planvorming worden gesteld dat afhankelijk van de vormgeving en positie van hoogteaccenten plaatselijk een verhoging van de windsnelheden kunnen optreden. Mogelijke windhinder zal zich met name in de buurt van hoogteaccenten manifesteren. Voor zover de hoogteaccenten goed gesitueerd worden in relatie tot de lagere bebouwing zijn de windeffecten beperkt en is – in termen van windhinder – maximaal een beoordeling 'matig' te verwachten.

Op grotere afstand, zoals bij de appartementen in Dichterswijk treedt ook een afschermend effect op door de nieuwe bebouwing, waardoor in essentie geen hoge waarden optreden en zelfs een verbetering van het windklimaat mogelijk is ten opzichte van de bestaande situatie. Een windklimaat met de kwalificatie 'gevaarlijk' dient in beginsel te worden voorkomen.

5.14 Duurzaamheid en toekomstbestendige energie

Kader

De gemeente Utrecht heeft in haar Energieplan een duidelijke ambitie vastgelegd. In het MilieuBeleidsPlan (MBP) en in het Programma Utrechtse Energie is opgenomen dat Utrecht in 2030 klimaatneutraal is. Ontwikkel- en herstructureringslocaties bieden kansen om een bijdrage te leveren aan de realisatie van deze ambitie. De inzet van maatregelen om de CO₂-uitstoot vergaand te verminderen gaat in de volgorde: energiebehoefte verminderen, inzet van duurzame bronnen en, tenslotte, een zo efficiënt mogelijke omzetting van primaire energie in warmte en kracht. Die klimaatambities betekenen een fors lagere energieprestatie.

Onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Dit houdt in dat het streven is naar een evenwicht tussen de 3 P's: People (sociale component), Planet (ecologie en milieu) en Profit (economie). Voor gebruikers levert duurzaamheid een hoog kwalitatieve leefomgeving door verhoging comfort, veiligheid en gezondheid. Het levert tevens kostenbesparing op én het is goed voor het milieu.

Plansituatie

De grootste ambities voor de Merwedekanaalzone en het Defensieterrein liggen in de Gezonde Leefomgeving en in een goede balans tussen Natuur en Ruimte. Op welke wijze de verschillende ambities vertaald zijn naar het plan is toegelicht in hoofdstuk 4. Verwezen wordt ook naar de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017).

Toekomstbestendige energie

De woningen zijn voorbereid op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van duurzame energie. De wijk dient een gemiddelde maximale Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) van 0,0 te krijgen. Het is daarbij mogelijk om de EPC waarde van de appartementen waarbij het niet lukt op aan een EPC van 0 te komen, onderling te vereffenen met nul-op-de-meter woningen. Bij de aanleg van het elektriciteitsnet is het de ambitie slim af te nemen en terug te leveren aan het net (een zogenaamd smart grid). Door de snel innoverende techniek op het gebied van energie en water zal de nadruk bij de bouwplannen liggen op de keuzemogelijkheden die bewoners hebben en de flexibiliteit die wordt ingebouwd om in de toekomst de woning aan te passen.

Voor deze locatie is het niet verplicht gebruik te maken van stadsverwarming. Als de ontwikkelaar meer duurzame energieoplossingen gebruikt is dat niet noodzakelijk. Voorlopig wordt wel ruimte gereserveerd voor het mogelijke hoofdtracé van de stadsverwarming (onder de rijbaan). Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om straatverlichting toe te passen die wordt opgeladen door de zon.

5.15 Gezondheid

Het ontwerpen van een nieuwe woonwijk biedt kansen voor de gezondheid van de toekomstige bewoners. De ambitie voor het Defensieterrein is om een gezonde en duurzame wijk te realiseren. Een gezonde en duurzame wijk op deze plek, betekent een goede balans tussen natuur en bebouwing en veel aandacht voor een gezonde leefomgeving, waar de verblijfskwaliteit en beleving centraal staat.

Een groene leefomgeving nodigt uit tot een gezonde leefstijl. In het Defensieterrein wordt een groenstructuur aangelegd die samen met de groene kanaalzone een hoogwaardige, robuuste groenstructuur vormt. Op markante plekken worden bomen van de eerste orde geplaatst. Deze circa 100 grote bomen zorgen voor cool spots in de wijk. Daarnaast worden er verschillende particuliere tuinen aangesloten op het openbaar groen, waardoor er een groter aaneengesloten groengebied ontstaat. Hierbij is het wel van belang dat mensen hun eigen plek behouden, dit zorgt voor privacy en eigenaarschap. Op plekken waar tuinen worden afgesloten van de openbare ruimte, wordt dit gedaan door middel van groene oplossingen (een haag of met klimplanten begroeide hekken).

Door bewegen en spelen mogelijk en makkelijk te maken wordt gezond gedrag bevorderd. Doordat het Defensieterrein een fijnmazig netwerk van wandel- en fietsverbindingen in en rondom heeft, biedt dit toekomstige bewoners de mogelijkheid om 'rondjes' te maken. Hiervan is het Rondje Stadseiland het bekende voorbeeld, maar ook het Ringpark in Dichterswijk is een mooie wandelroute. Ook de nabijheid en goede bereikbaarheid van voorzieningen en openbaar vervoer draagt hieraan bij. Het station is met de fiets snel te bereiken en via de Moreelseburg is het oude centrum van Utrecht op loopafstand, hierdoor wordt het logischer om de fiets te pakken of te gaan lopen dan de auto te pakken.

Het Defensieterrein is vanwege het woningaanbod onder andere een plek waar gezinnen met kinderen dichtbij het centrum van Utrecht kunnen wonen. Voor jonge kinderen is onder andere veilig kunnen buitenspelen van essentieel belang. Buitenspelen in de buurt wordt gestimuleerd door autoloze gebieden binnen de bouwblokken en door de aanleg van speelvoorzieningen in de openbare ruimte. Daarnaast ligt het sportpark Welgelegen met sportvelden en een sporthal op loopafstand wat sporten in verenigingsverband gemakkelijk mogelijk maakt.

Contacten in de buurt dragen bij aan gezondheid. In het Defensieterrein is het ontmoeten van andere bewoners gemakkelijk. Er is voldoende ruimte voor ontmoeten op straat- en buurniveau, door de autoloze binnengebieden en doordat particuliere tuinen aansluiten op de openbare ruimte. In het plangebied wordt ook een recreatieve ontmoetingsplek langs het kanaal gerealiseerd. Op wijkniveau zijn er diverse ontmoetingsplekken, zoals bij de creatieve broedplekken aan de overkant van de Koningin Wilhelminalaan (Deelgebied 5), bij Sportpark Welgelegen en bij de Veilinghaven. Veilige langzame verkeersverbindingen naar deze plekken zijn daarom essentieel. Het Beurskwartier, waar met de Kinopolis bioscoop de eerste grote voorziening is gekomen zal in de toekomst meer voorzieningen hebben, waar bewoners van het Defensieterrein gemakkelijk naar toe kunnen gaan, mits er een gemakkelijke en veilige route is.

Lucht:

De Overste den Oudenlaan is een drukke binnenstedelijke weg dat wil zeggen meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Hierdoor is de luchtkwaliteit langs deze wel slecht en mogen er geen gevoelige bestemmingen (voor kwetsbare groepen) binnen 50 meter langs deze weg.

Geluid:

Op verschillende plekken in de wijk is de geluidbelasting te hoog. Dit wordt veroorzaakt door zowel wegverkeer (van met name de Dr. M.A. Tellegenlaan) als de hulpwarmtecentrale. De HOV baan aan de route Overste den Oudenlaan – Van Tellegenlaan zorgt onder andere voor de overschrijding door het wegverkeer. De groenstrook en de parkeerplekken zorgen voor afstand tussen de HOV baan en de woningen waardoor de geluidsbelasting op de gevel minder is. Dit mag maximaal 63 dB zijn.

Woningen waar de maximale waarden worden overschreden, dienen te worden voorzien van dove gevels conform de Geluidnota.

Deze geluidseisen zijn aanvullend op het gestelde in het Bouwbesluit en zullen in het bestemmingsplan als een bijzondere voorziening worden opgenomen om te zorgen dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Tegen het laag frequente geluid van de hulpwarmtecentrale is aanvullende isolatie nodig aan de woningen en/of moet het geluid aan de bron worden opgelost. De geluidscontour van de

hulpwarmtecentrale ligt namelijk voor een deel over het terrein. Aangezien deze contour vergund is mag de hulpwarmtecentrale het laag frequente geluid produceren en zal daar rekening mee gehouden moeten worden, ondanks dat dit geluid niet dagelijks wordt geproduceerd. Met het bestemmingsplan wordt evenwel geanticipeerd op het afwaarderen van de centrale.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Gezien de grote behoefte aan woningen in alle segmenten en de strategische ligging van de locatie ten opzichte van het stadscentrum, vormt de afzetbaarheid geen belemmering voor de realisatie en voortgang van het project. Voor de aankoop en herontwikkeling van de Merwedekanaalzone, deelgebied 4, Defensierrein, is door de gemeente op basis van marktconforme uitgangspunten een financieel sluitende grondexploitatie uitgewerkt. De grondexploitatie is door de gemeenteraad vastgesteld en in het "Meerjaren Perspectief Stedelijke Ontwikkeling" (MPSO) opgenomen.

In de grondexploitatie is onder meer rekening gehouden met de aankoop van de benodigde percelen en opbrengsten uit de bouw van woningen en voorzieningen. De opbrengsten binnen de grondexploitatie zullen worden gebruikt ter dekking van de aan het project verbonden plan- en uitvoeringskosten. De uitgifte van gronden binnen deze ontwikkeling zal, in lijn met het vastgestelde beleid, plaatsvinden onder marktconforme condities.

Het plan voorziet in het afwaarderen van de de bedrijfsvoering van de huidige HWC van Eneco aan de Kanaalweg. In de Voorjaarsnota 2016 zijn investeringsmiddelen voor 2017 en 2018 beschikbaar gesteld voor de transformatie van Merwedekanaalzone naar een levendige stadswijk. Een bijdrage aan de aanpassing van de HWC is één van deze onrendabele investeringen. In de concept programmering is een voorlopige reservering opgenomen om de bijdrage te financieren.

De ontwikkeling van het plangebied ten behoeve woningbouw levert een ruimtelijke verbetering op voor het plangebied en zijn omgeving. Vanwege de zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling is, mede rekening houdend met het normale maatschappelijk risico, het risico op planschade voor de omgeving beperkt. Eventuele planschadeverzoeken van belanghebbenden zullen conform de geldende gemeentelijke procedure worden afgehandeld.

De door de gemeenteraad vastgestelde grondexploitatie vormt het financiële kader voor de ontwikkeling. De kosten voor de begeleiding en toetsing van vergunningsaanvragen, zullen te zijner tijd worden gedekt met het heffen van leges.

Het gemeentelijk kostenverhaal is via opbrengsten uit gronduitgiften voldoende verzekerd. De vaststelling van een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet daarmee niet meer nodig.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de economische uitvoerbaarheid van het plan is gewaarborgd.

6.2 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.

6.2.1 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. Hieronder wordt per instantie die gereageerd heeft aangegeven wat de reactie inhoudt en hoe daar mee omgegaan is in dit bestemmingsplan. Van andere instanties is geen reactie ontvangen of is aangegeven dat er geen aanleiding was voor het maken van opmerkingen.

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Het HDSR is van mening dat met deze uitwerking recht wordt gedaan aan de ambities van gemeente, provincie en het waterschap ten aanzien van klimaatadaptatie en duurzaam omgaan met hemel- en afvalwater. Wel constateert zij dat de gezamenlijk opgestelde beleidsambities voor klimaatadaptatie niet of nauwelijks in de planregels en toelichting van dit plan zijn terug te vinden. Het HDSR vraagt om de belangrijkste conclusies uit de waterparagraaf, waaronder de berekende bergingscapaciteit van circa 2.700 m³, de uitgewerkte ruimtelijke en waterhuishoudkundige maatregelen en de genoemde kansen om de Vleutense wetering terug te brengen, vast te leggen in de planregels en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

De opmerkingen van het HDSR zijn verwerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Het

bestemmingsplan is niet het juiste kader om de capaciteit in exacte omvang in de regels vast te leggen. Het bestemmingsplan maakt de noodzakelijke berging wel juridisch planologisch mogelijk zodat deze wel is geborgd. Het realiseren van voldoende berging vloeit reeds voort uit de Waterwet. De exacte invulling is een uitvoeringsaspect voor HDSR, gemeente en ontwikkelaar.

Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

De VRU constateert dat de kortste afstand tussen het woongebied en de in het plangebied aanwezige tanks kleiner is dan 15 meter. Zij adviseren om deze minimale afstand aan te houden. In reactie hierop is in de toelichting van dit bestemmingsplan (paragraaf 5.4) aangegeven dat een onderzoek voor een aangrenzende ontwikkeling heeft aangetoond dat bij een kleinere afstand bouwkundige maatregelen aan de orde kunnen zijn bij de nieuwe woningen. De afstand tot de nieuwe woningen bedraagt in voorliggend bestemmingsplan 12 meter. Na het beeindigen van de functie van de silo's is geen sprake meer van een minimale afstand.

Wijkraad

De wijkraad vraagt aandacht voor scholen in het plangebied. Daarnaast vraagt de wijkraad zich af of een ontsluitingsweg voldoende is in het geval van calamiteiten. Tot slot vraagt de wijkraad zich af hoe de verkeersafwikkeling werkt op het moment dat bussen en fietsers elkaar gaan kruisen.

In reactie hierop wordt opgemerkt dat volgens de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017) deelgebied 5 het meest voor de hand liggende deelgebied is om voorzieningen te realiseren. In deelgebied 4 (Defensierrein) worden uitsluitend kleinschalige niet woonfuncties mogelijk gemaakt. Het gebied kent voldoende vluchtroutes in geval van calamiteiten. Dit is in een eerder traject afgestemd met de brandweer. Voor wat betreft de verkeersafwikkeling wordt opgemerkt dat de ontsluiting van de nieuwe wijk wordt geregeld middels een verkeersregelininstallatie (VRI). Daarmee wordt gezorgd voor een veilige situatie bij het oversteken.

De toelichting van het bestemmingsplan is op de genoemde aspecten aangevuld.

Provincie Utrecht

De provincie verwijst naar de reactie die is gegeven in een werkatelier over de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. In zijn algemeenheid heeft de provincie veel waardering voor de Omgevingsvisie en de ambities die hierin verwoord zijn.

Daar waar het gaat om de thema's Gezonde Leefomgeving, Energie, Water, Materialen en hergebruik, Natuur en

Groen, Bodem en Waarden hebben wij veel herkenning zien we veel gedeelde ambities. Ook op het vlak

Mobiliteit is er herkenning en waardering, toch zijn hier ook een aantal zorg- /aandachtspunten te geven:

Het is vanuit mobiliteitsperspectief van belang:

- o Te weten wat de functie wordt van de Europalaan, en dat deze gezien wordt vanuit het gehele stedelijke netwerk.

- o De doorstroming van het openbaar vervoer (OV) is een aandachtspunt. Indien de Europalaan een stadsboulevard wordt, dan geen 30 km/u voor het OV.

- o Capaciteitsuitbreiding van het OV is een afweging die samen met de provincie (concessieverlener) gemaakt moet worden.

In het voorontwerp bestemmingsplan wordt namelijk nauwelijks op (de doorstroming van) het openbaar vervoer ingegaan. Enkel is aangegeven dat om meerdere redenen een extra bushalte bij Villa Jongerius de voorkeur heeft.

Gezien de gemeentelijke ambitie om in de Merwedekanaalzone circa 10.000 woningen te realiseren kan afgevraagd worden of de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen parkeernorm A2 en het parkeerbeleid bij eigen woningen in het grotere geheel wel realistisch is. Het lijkt zinvol om in het kader van de omgevingsvisie en de planMER Merwedekanaalzone nog eens goed naar deze normeringen te kijken.

Ten slotte is het niet duidelijk in hoeverre vormen van smart mobility/mobility as a service in beeld zijn voor dit deelgebied.

In reactie wordt opgemerkt dat er met de provincie (afdeling Openbaar Vervoer) regulier overleg is over de verdere uitwerking van de ambitie van de Merwedekanaalzone. In de toekomst is de Europalaan een stedelijke verbindingsweg, waar voetganger, fietser en OV-reiziger maximaal gefaciliteerd worden. De uitstraling ondersteunt de gewenste functie van de weg. De Europalaan vormt nu en in de toekomst een belangrijke dragende OV corridor. De Dr. M.A. Tellegenlaan en de Overste den Oudenlaan maken deel uit van de HOV Zuidradiaal. De busbaan Transwijk is in uitvoering. De busbaan Dichterswijk is in voorbereiding. Naast de ontsluiting van de Merwedekanaalzone, heeft het OV heeft op deze corridor een bovenregionale functie richting Nieuwegein, IJsselstein en Vianen. In de toekomst zal het OV-gebruik groeien door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met bijbehorende ambities voor laag autogebruik. Welke inpassing van de HOV infrastructuur binnen het profiel van de Europalaan de voorkeur heeft vraagt nadere uitwerking. Van belang is het faciliteren van een goede OV-doorstroming en betrouwbaarheid. In de huidige situatie is er op de Europalaan sprake van doorstromingsknelpunten voor het openbaar vervoer. De aansluiting van de Europalaan op het Anne Frankplein en het Europaplein zijn daarin bepalend.

Voor wat betreft de parkeernormering is het profiel B1 uitgangspunt voor deelgebied 4. Daar waar dit onjuist was opgenomen is dit in de toelichting gecorrigeerd. Slimme mobiliteitsconcepten gericht op het terugdringen van autobezit en autobewegingen zijn ook voor deelgebied 4 in beeld.

De toelichting is uitgebreid met een passage over mobiliteit en het karakter van de Europalaan. Het ingezette overleg met de provincie wordt voortgezet.

Eneco

Eneco geeft aan dat het grondeigendom onjuist is weergegeven, waardoor ook de bedrijfsbestemming op de verbeelding onjuist is begrensd. Ook in het akoestisch onderzoek dien te worden uitgegaan van de correcte grens van het perceel en de inrichting. Opgemerkt wordt dat de effecten van de vergunde emissies van de hwc op de luchtkwaliteit ontbreken in het onderzoek naar de luchtkwaliteit. Categorie 2 is te laag voor de bestaande en toekomstige bedrijvigheid op het perceel bij plaatsing van alternatief pompvermogen. De tanks op het terrein zijn ten onrechte niet opgenomen in de bouwregels. Verzocht wordt artikel 3.3. (nadere eisen) te schrappen; de bepaling leidt tot rechtsonzekerheid. Artikel 3 is onjuist waar Wgh inrichtingen worden uitgesloten: deze is op het perceel van Eneco aanwezig. De bovengrondse pijpleidingen maken onderdeel uit van de inrichting en dienen een bedrijfsbestemming te krijgen. Eneco geeft aan dat de overgangsbepaling in artikel 17 onjuist is: dit maakt ingebruikname van de ketels onmogelijk. Opgemerkt wordt dat op de verbeelding een van de aanwezige schoorstenen onjuist is weergegeven. Tenslotte worden concrete teksvoorstellen gedaan voor de toelichting.

In reactie wordt opgemerkt dat de bestaande hulpwarmtecentrale onder het overgangsrecht is gebracht. Zoals ook Eneco in haar reactie aangeeft zal op het moment dat de ringleiding is geïnstalleerd en elders vervangend vermogen is geplaatst, de functie van de HWC Kanaalweg vervallen. Voor de totaalontwikkeling van het defensieterrein is het daarnaast noodzakelijk dat de aanwezige bovengrondse pijpleidingen verdwijnen. Deze vormen een belemmering voor de ontwikkeling. Daarom is ter plaatse de bestemming Woongebied opgenomen. In de nieuwe situatie is sprake van een WOS op deze locatie. Inmiddels wordt voor de bedrijfsbestemming gebruik gemaakt van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging. Een WOS kan onder categorie B van deze lijst worden ondergebracht. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangepast. Ten hoogste categorie B is een logische stap, nu de bedrijfslocatie met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone een geheel nieuwe stedelijke context krijgt. De bestemming vormt geen belemmering voor de vestiging van een WOS.

Aan de regels is een bouwregel toegevoegd ten behoeve van de aanwezige silo's. Tevens is de locatie van een van de schoorstenen op de verbeelding aangepast. De toelichting is op het aspect luchtkwaliteit eveneens aangepast ten aanzien van de emissie van de HWC.

Ten aanzien van de opgenomen nadere eisen zijn wij van mening dat deze nodig kunnen zijn voor een goede inpassing van een toekomstige bedrijfsfunctie op korte afstand van de bestemming Woongebied. Om aan de reactie tegemoet te komen zijn een aantal minder relevante aspecten geschrapt in deze regeling.

De overgangsregels in artikel 17 zijn wettelijk bepaald in het Besluit ruimtelijke ordening. Het gebruiksovergangsrecht houdt in dat legaal gebruik dat al bestaat bij de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan, mag worden voortgezet. Wijziging van het door het overgangsrecht beschermde gebruik is slechts mogelijk voor zover de bestaande afwijkingen van het plan naar aard en/of intensiteit niet worden vergroot. Hiervan kan niet worden afgeweken. Inzet van de ketels als onderdeel van de totale bedrijfsvoering valt daarmee onder het bredere gebruik van de hwc.

De tekstvoorstellen voor de toelichting zijn overgenomen. De gemeente blijft met Eneco in overleg over de toekomstige bedrijfssituatie.

6.2.2 Participatie

Het SPvE Herontwikkeling Defensierterrein is door de gemeenteraad vastgesteld op 7 juli 2016. In het proces van de totstandkoming van dit SPvE zijn belanghebbenden en belangstellenden geïnformeerd en geconsulteerd.

Op 2 juli 2015 zijn omwonenden en andere belanghebbenden bijgepraat over het plan om te starten met het opstellen van een SPvE en de belangrijkste ambities van de gemeente Utrecht hierbij. De reacties tijdens deze informatieavond zijn meegenomen bij het maken van het concept SPvE en hebben deels ook (als citaat) een plek gekregen in het SPvE.

Van 26 januari t/m 9 maart 2016 lag het concept SPvE ter inzage. Op woensdag 17 februari 2016 is een informatieavond hiervoor georganiseerd. In deze periode zijn 39 reacties ingediend door in totaal 49 huishoudens/organisaties. Aan de hand van de reacties heeft het college de tekst van het SPvE op een aantal punten verduidelijkt. Alle reacties en de antwoorden van de gemeente zijn gebundeld in de Inspraaknota bij het definitieve SPvE.

Uit de reacties blijkt dat er behoefte is aan deze nieuwe stadswijk. Mensen zijn blij met deze duurzame wijk waar -naast appartementen- ook eengezinswoningen komen. Mensen uit Parkhaven en Transwijk willen graag doorstromen naar (grote) eengezinswoningen op deze plek. Een aantal mensen maken zich zorgen over de bouwhoogte langs het kanaal.

De ambitie voor het realiseren van een beweegbare brug – als verbinding tussen de nieuwe stadswijk en Parkhaven - roept veel reacties op. Bewoners van Parkhaven maken zich zorgen over de ligplaatsen van de woonboten, over overlast en over aantasting van het Heycoplantsoen. De roeiverenigingen zien de brug als een extra obstakel in hun roeiwater. Besloten is om de ambitie te handhaven in het SPvE, maar de brug niet mee te nemen in het bestemmingsplan voor de nieuwe stadswijk. Er wordt een separaat besluit genomen over de brug op het moment dat er budget is voor de brug en draagvlak vanuit de omgeving, waaronder de toekomstige bewoners van de nieuwe stadswijk.

De directe omgeving van het plangebied zal via een wijkbericht op de hoogte worden gebracht van de ter inzage legging het ontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

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

7.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Sinds 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Hierdoor vervallen diverse gebruikelijke termen voor vergunningen zoals bouwvergunning, sloopvergunning, aanlegvergunning, ontheffing et cetera.

Hieronder worden de meest voorkomende termen weergegeven:

- De term bouwvergunning wordt omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen; hierna te noemen 'omgevingsvergunning bouwen'.
- De term sloopvergunning wordt 'omgevingsvergunning voor de activiteit slopen' ;hierna te noemen 'omgevingsvergunning slopen'.
- De term aanlegvergunning wordt 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'; hierna te noemen 'omgevingsvergunning aanleggen'.
- De term 'ontheffing' of 'het verlenen van een ontheffing' wordt 'afwijking' of 'afwijken bij omgevingsvergunning'.

7.3 Planvorm

Het bestemmingsplan is globaal van aard. Op deze manier wordt voldoende flexibiliteit behouden om de plannen nader vorm te geven. Er is gekozen om te werken met de bestemming Woongebied. Binnen deze bestemming is het aantal woningen en de maximum bouwhoogte vastgelegd. Ook is in deze bestemming bepaald welke andere functies in kleinschalige mate zijn toegestaan binnen het gebied. Daarnaast is vastgelegd waar de hoofdontsluiting gerealiseerd moet worden. Overige wegen en straten zijn niet als zodanig op de verbeelding vastgelegd. Op deze manier kan het ontwerp nog wijzigen zonder dat dit gevolgen heeft voor het bestemmingsplan.

Naast de bestemming woongebied is er gekozen voor een groenbestemming om de groene zone aan het Merwedekanaal groen te houden en onderdeel uit te laten maken van een langgerekt stadspark. Het Jongeriuscomplex dat binnen de grenzen van dit bestemmingsplan valt heeft conform zijn functie een horeca bestemming gekregen. De locatie van het terras is daarbij specifiek aangeduid op de verbeelding. Het perceel van Eneco heeft een lagere bedrijfsbestemming gekregen.

7.3.1 Nadere eisen

Op basis van artikel 3.6, lid 1 onder d van Wro, kan worden bepaald dat burgemeester en wethouders met inachtneming van de bij het plan te geven regels, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen. Het stellen van nadere eisen kan betrekking hebben op een heel scala van onderwerpen. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat de nadere eisen betrekking hebben op de situering of afmetingen van gebouwen en/of bouwwerken, of op het stellen van eisen aan parkeergelegenheid op eigen terrein, maar evenzeer kunnen nadere eisen betrekking hebben op het treffen van bouwkundige voorzieningen en/of aanpassingen die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening.

In hoofdzaak vindt een goede ruimtelijke ordening plaats door het toekennen van bestemmingen en daarbij bouwmogelijkheden aan percelen. Hoewel daarmee op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijk inrichting van een perceel (qua functie en bebouwingsvolume) is vastgelegd, kan er echter op detailniveau aanleiding zijn of behoefte bestaan om specifieke ruimtelijke belangen op een juiste manier af te stemmen. Hiervoor is het instrument van nadere eisen in de wet opgenomen.

Om nadere eisen te kunnen opnemen, wordt in de toelichting een beschrijving gegeven van bijvoorbeeld de relevante te beschermen karakteristiek van een plangebied, de parkeersituatie, de cultuurhistorische waarden die beschermd kunnen worden door middel van andere eisen enz.

Nadere eisen dienen er voor om binnen de toegekende bestemming en bouwmogelijkheden maatwerk te kunnen leveren op perceelsniveau. De noodzaak voor dit maatwerk is gelegen in de

specifieke ruimtelijke omstandigheden van het betreffende (of het aangrenzende) perceel, die niet op voorhand te regelen zijn in de algemeen geformuleerde bestemmingsregeling.

Deze specifieke ruimtelijke omstandigheden kunnen de volgende aspecten betreffen:

- stedenbouwkundige aspecten;
- landschappelijke en of ecologische aspecten;
- milieukundige aspecten;
- cultuurhistorische aspecten;
- verkeersaspecten;
- sociale veiligheid;
- de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen/bouwwerken;
- bezonningssituatie;
- windhindersituatie.

Het gebied geeft aanleiding voor het opnemen van nadere eisen, gelet op de hoge dichtheid en de mate van functiemenging. Hieronder worden enkele aspecten nader toegelicht.

Stedenbouwkundige aspecten

In het gebied is het creëren van een afwisselend bebouwingsbeeld van groot belang, waarbij de stedenbouwkundige opzet van het gebied wordt gerespecteerd en nieuwbouw zorgvuldig wordt ingepast.

Specifiek ten aanzien van technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties op het dakvlak, kunnen nadere eisen worden gesteld. Om de gebouvvolumes zo gaaf mogelijk tot hun recht te laten komen, mogen technische installaties, afschermingen van installaties of ruimtes voor het onderbrengen van installaties, slechts als toegevoegde objecten of volumes op het dakvlak worden aangebracht, als deze duidelijk deel uitmaken van de architectonische expressie van het gebouw. Deze regel heeft betekenis met betrekking tot het uit beeld brengen van technische installaties en/of hun behuizing vanuit posities dichtbij of ver van het gebouw en/of vanuit hogere gebouwen.

Milieukundige aspecten

Vanuit specifieke milieuomstandigheden kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de locatie van toegangen of vluchtwegen bij gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect externe veiligheid maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid van die gebouwen te waarborgen.

Sociale veiligheid

Vanuit sociale veiligheid kan het noodzakelijk zijn nadere eisen te stellen aan nieuwbouw of verbouw. Bijvoorbeeld aan de situering van de gebouwen zelf of de toegangen tot deze gebouwen die op plekken worden gerealiseerd waarbij vanuit het aspect sociale veiligheid geen sociaal onveilige situaties of plekken ontstaan en zo veel mogelijk een veilig gevoel ontstaat voor de gebruikers van deze gebouwen en omliggende terreinen.

Verkeersaspecten

De veilige afwikkeling van verkeer en het voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen aanleiding zijn voor het stellen van nadere eisen aan bebouwing. Hierbij zal het vooral gaan om maatregelen en eisen aan bebouwing voor het waarborgen overzichtelijke verkeerssituaties, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van gebouwen. Maar ook kan het stellen van eisen aan de situering of het aantal parkeerplaatsen bij een woning, bedrijf, kantoor of voorziening van belang zijn als bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen op de openbare weg niet mogelijk of gewenst zijn.

Gebruiksmogelijkheden van naastgelegen percelen

Het is niet de bedoeling dat naastgelegen percelen en/of bouwwerken hinder ondervinden van de ontwikkelingen op hun buurperceel. Vaak is dit met kleine maatregelen goed te voorkomen. Te denken valt aan het stellen van nadere eisen aan de bouwhoogte of aan de situering van erfbebouwing.

Bezonningssituatie

In de planregels is een regeling opgenomen die het mogelijk maakt om hoogteaccenten te realiseren. Hoogteaccenten zijn in de begrippen behorende bij de regels al beschreven. Het kan echter wenselijk zijn om nadere eisen te stellen aan de locatie van gebouwen in relatie tot de bezonning op naastgelegen percelen. Op deze manier worden onaanvaardbare situaties voorkomen.

Windhindersituatie

Bij hoogbouw speelt windhinder op de omgeving een grote rol. Om ervoor te zorgen dat de situatie

van hoogteaccenten niet tot een onaanvaardbaar windklimaat op maaiveld zorgt kunnen hier nadere eisen aan worden gesteld.

7.4 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

- bestemmingsomschrijving (met ondergeschikte en nevengeschikte doeleinden);
- bouwregels;
- nadere eisen waar de bestemmingsregeling dat nodig maakt;
- afwijkingsregels van de bouwregels;
- waar nodig: een bijzondere gebruiksregel;
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een aanlegvergunningstelsel ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- in een aantal gevallen een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

7.5 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt per bestemming uitgelegd wat de achtergrond is van een bepaalde bestemming.

Artikel 3 Bedrijf

Ten behoeve van de hulpwarmtecentrale van Eneco is de bestemming bedrijf opgenomen. De huidige activiteit als Hulpwarmtecentrale wordt afgebouwd. De toekomstige activiteiten die hier plaatsvinden, vallen binnen categorie B en betreft een warmteoverdrachtstation (WOS) met een nader te bepalen pompvermogen. Binnen deze bestemming zijn drie schoorstenen opgenomen door middel van een specifieke bouwaanduiding. De bebouwing op het perceel heeft een bouwvlak en maximale bouwhoogte gekregen. Zolang de HWC nog in bedrijf is geldt een zone industrielawaai en een milieuzone (laagfrequent geluid) en is de afstand tussen de silo's en nieuwe woningen vanwege brandgevaar een aandachtspunt. Voor een deel van de bedrijfsbestemming is een delegatiebesluit genomen om de bestemming te kunnen omzetten naar de bestemming Woongebied om de verdere transitie van het gebied vorm te geven. De bedrijfsbestemming maakt verkeerswegen mogelijk zodat deze bestemming geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van de bestemming Woongebied gelegen tussen de bestaande pijpleidingen.

Artikel 4 Groen

Binnen de bestemming groen zijn gebouwen (boven de grond) niet toegestaan, behoudens delen van van de hoogteaccenten. Het groengebied moet een parkachtige uitstraling krijgen. Speelvoorzieningen zijn binnen deze bestemming wel toegestaan. Ook is er ruimte voor fiets- en voetpaden. De maximale bouwhoogte van onder andere speelvoorzieningen is geregeld in de bouwregels bij deze bestemming. De gronden mogen tevens worden gebruikt voor onderhoudspaden ten behoeve van de bereikbaarheid van aangrenzende bestemmingen. Hiermee is onder meer de bereikbaarheid van de HWC geborgd.

Artikel 5 Horeca

Het Jongeriuscomplex, een zalencentrum met bijbehorende horeca, wordt bestemd conform het huidige gebruik. Een zalencentrum past op grond van de Lijst van Horeca-activiteiten in categorie A2. Daarnaast is het toegestaan een restaurant / catering te exploiteren. Het bijbehorende terras is met een aanduiding op de verbeelding weergegeven. Het terras mag enkel in de dag- en avondperiode worden gebruikt. De sluitingstijd van het terras is 23.00 uur. In de periode van 1 mei tot en met 30 september mogen de terrassen tot uiterlijk 00:00 uur geopend zijn op vrijdag en zaterdag indien de 25-gradenregeling van kracht is. Op www.utrecht.nl/25graden is aangegeven of deze regeling van kracht is.

Artikel 6 Woongebied

Binnen de bestemming woongebied zijn zowel woningen, als ook straten, tuinen, erven, groen en water toegestaan. Om het ontwerp van het gebied zoveel mogelijk vrijheid te geven, zonder dat dit ten koste gaat van rechtszekerheid is het aantal functies dat binnen de bestemming is toegestaan ruim. Groen, straten, tuinen en erven etc zijn niet aan een maximum aantal m2 gebonden. Het maximum aantal woningen is wel vastgelegd in de planregels. Daarnaast zijn kleinschalige bedrijven, dienstverlening en detailhandel (krantje - croissantje) toegestaan. Voor deze functies is het maximum bvo in totaal en per vestiging vastgelegd.

Ten aanzien van de bouwregels is in deze bestemming deels een minimum en maximum bouwhoogte op de verbeelding geregeld en deels alleen een maximum bouwhoogte. Langs de Overste den

Oudenlaan en Tellegenlaan is een minimale bouwhoogte opgenomen om hier een stedelijke lijn/wand te kunnen creëren. Er zijn in het plangebied vier gebieden aangewezen waar hoogteaccenten zijn toegestaan met een maximum bouwhoogte van respectievelijk 35, 50 en 70 meter. In de eerste zone, die het dichtst bij het Merwedekanaal ligt, zijn maximaal 2 hoogteaccenten toegestaan van elk maximaal 35 meter hoog. De tweede aanduiding maakt ook hoogteaccenten van 35 meter mogelijk, maar het aantal is niet in de planregels geborgd. Ter plaatse van de aanduiding specifieke bouwaanduiding – hoogteaccent 3 is één hoogteaccent van maximaal 70 meter toegestaan. Ter plaatse van de vierde aanduiding zijn hoogteaccenten toegestaan tot een maximum hoogte van 50 meter.

In de zone waar een minimale bouwhoogte is voorgescreven kan onder voorwaarden een lagere bouwhoogte worden toegelaten. De afwijkingsbevoegdheid kan alleen worden toegepast in de tweede lijn van bebouwing langs de invalswegen (de eerste lijnbebouwing markeert de infrastructuur) en ter plaatse van de weg die de wijk via de Overste den Oudenlaan ontsluit.

Voor bijbehorende bouwwerken gelden de regels zoals deze zijn opgenomen in het Besluit omgevingsrecht. Voor aan huis gebonden beroep en bedrijf is de gemeentelijke standaardregeling opgenomen.

Binnen de bestemming woongebied komt ook de dubbelbestemming Leiding voor. Deze dubbelbestemming beschermt de warmte transport leiding.

7.6 Lijst van bedrijfsactiviteiten - functiemenging

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. In de lijst vormen geluid, geur, stof en gevaar de belangrijkste criteria. In specifieke situaties kan daarnaast de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Bepaalde bedrijven vallen onder een specifieke wettelijke regeling. Het betreft bijvoorbeeld grote lawaaimakers, Bevi inrichtingen en bedrijven met opslag van vuurwerk.

In de regels is een flexibiliteitsbepaling opgenomen om bedrijven die niet in de lijst worden genoemd, toe te laten als de mate van milieuhinder gelijk te stellen is met een wel genoemd bedrijf.

7.7 Lijst van Horeca-activiteiten

Bij dit bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse standaardlijst voor horeca-inrichtingen. Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor het woon- en leefklimaat kunnen meebrengen, in een bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type/de categorie horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

In de bijlagen bij de regels is een toelichting opgenomen op de Lijst van Horeca-activiteiten.

7.8 Handhaving

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

