Bundel van de Raadsvoorstellen weekoverzicht van 4 maart 2018

1 Vaststelling Verordening tot aanpassing begrenzing bebouwde kom houtopstanden en Verordening tot wijziging APV

AANPASSING: De bijlage 'Verordening wijziging APV Boswet 2018' is aangepast, zodat de recente begripsbepaling zoals nu in de Wet natuurbescherming (2017) is opgenomen hierin juist is verwerkt.

- Voorstel_9348
- Begrenzing Boswet 2017
- Begrenzing Boswet Gedeputeerde Staten 11 december 2007
- Verordening wijziging APV Boswet 2018 (februari 2018)
- Toelichting aanpassing APV
- Verordening tot vaststelling bebouwde kom houtopstanden 2018
- STREKT TER VERVANGING Verordening wijziging APV Boswet 2018

2 Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk

- Voorstel_9479
- Voorlopig Ontwerp van Zijstweg busbaan Dichterswijk
- Reactienota VO Busbaan Dichterswijk
- Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk_Regels
- Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk_Toelichting
- Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, verbeelding
- Vaststellingsrapport incl.anonieme zienswijzen
- Nieuwsbericht busbaan Dichterswijk_concept

3 Vaststelling bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

- Voorstel_9471
- Bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost
- bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost, verbeelding
- Vaststellingsrapport Zand 24, Het Zand Oost
- Link naar bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Milieu en Mobiliteit Hendriks, M.R.A. (Rob)
Kenmerk	4971884
Vergadering	
Vergaderdatum	
Geheim	Nee
Beleidsveld	Groen

Vaststelling Verordening tot aanpassing begrenzing bebouwde kom houtopstanden en Verordening tot wijziging APV

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 De Verordening tot vaststelling van de 'Bebouwde kom Houtopstanden 2018' vast te stellen, zodat de begrenzing wordt uitgebreid conform de kaart in bijlage 2, waardoor parken waar geen boscompensatie meer noodzakelijk is binnen de bebouwde kom Houtopstanden vallen.

2 De 'Verordening tot wijziging Algemene Plaatselijke verordening 2010, Gemeente Utrecht, actualisatie betreffende houtopstanden 2018' vast te stellen, waarmee de terminologie in de APV wordt aangepast aan die van de nieuwe Wet natuurbescherming en in de afdeling 4:3 van de APV de beslissingsbevoegdheid voor kapaanvragen voor houtopstanden eenduidig wordt geregeld.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,	De loco-burgemeester,
Drs. G.G.H.M. Haanen	Mr. drs. V. Everhardt

Conclusie commissie

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_9348
Bijlage: Begrenzing Boswet 2017
Bijlage: Begrenzing Boswet Gedeputeerde Staten 11 december 2007
Bijlage: Verordening wijziging APV Boswet 2018
Bijlage: Toelichting aanpassing APV
Bijlage: Verordening tot vaststelling bebouwde kom houtopstanden 2018

Eerdere besluitvorming
- Besluit vaststelling bebouwde kom Boswet 4 oktober 2007
- Wet natuurbescherming 2017

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

Binnen de gemeentegrens van Utrecht doen zich bij kapaanvragen van houtopstanden twee situaties voor. Voor kapaanvragen binnen de begrenzing "bebouwde kom Boswet" als bedoeld in de APV geeft de gemeente een vergunning af op grond van de APV, buiten deze begrenzing doet de aanvrager een melding bij de provincie conform de Boswet.

De gemeente Utrecht hanteert een begrenzing bebouwde kom Boswet uit 2007. Die is toen zo bepaald om zoveel mogelijk boscompensatie van de te verleggen rijksweg A2 binnen Utrecht mogelijk te maken. Daartoe zijn in ontwikkeling zijnde parken als Maximapark, Haarzuilens en de kleinere parken als Meentpark, Balijepark, Kloosterpark en groenstroken langs de rijkswegen (A2/ A12/A27) en NRU als boswetgebied aangewezen (dus liggend buiten de bebouwde kom Boswet). Dat heeft goed gewerkt, zo is in het Maximapark veel aanplant als boscompensatie gefinancierd vanuit het Rijk.

De Boswet is per 1 januari 2017 vrijwel ongewijzigd opgegaan in de Wet natuurbescherming. De Boswet had als doel om de oppervlakte bos in ons land op peil te houden. In de Boswet werd onderscheid gemaakt in Boswetgebied en gebied binnen de bebouwde kom Boswet waar de Algemene plaatselijke verordening geldt

Aanpassing begrenzing
Omdat de begrenzing gedateerd is passen we deze aan. Tevens heeft de raad bij de evaluatie Bomenbeleid 2016 gevraagd de huidige begrenzing te herzien.

Nu voor de eerder genoemde parken geen verdere inzet van compensatie meer nodig is, kan de begrenzing worden aangepast. Bij deze aanpassing nemen we de bestaande kern van Haarzuilens en landgoed De Haar, Maximapark, Veldhuizerpark, Meentpark/Kloosterpark, Voorveldse Polder en Bloeyendael en Blauwkapel binnen de begrenzing bebouwde kom boswet op en daarmee onder bevoegdheid gemeente.
Voor inzet van nieuwe boscompensatie, zoals nu speelt bij verlegging A27, blijven de stroken rondom de A12/27, de landinrichtingsgebieden in Haarzuilens en Rijnenburg en groengebieden rondom de Uithof als boswetgebied opgenomen voor boscompensatie. Bij de Noordelijke Rondweg voeren we een grenscorrectie uit langs de Gageldijk zodat die geheel binnen de begrenzing valt. Het aanliggende Noorderparkgebied blijft voor invulling van mogelijke boscompensatie onder de boswet.

Het voorstel voor aanpassing van de begrenzing bebouwde kom boswet is met de provincie Utrecht afgestemd vanwege haar bevoegdheid in boswetgebied.

Aanpassing APV aan de nieuwe Wet natuurbescherming (2017)
De voormalige Boswet is in de Wet natuurbescherming opgenomen onder de noemer "Hoofdstuk 4 Houtopstanden, hout en houtproducten". Het begrip "bebouwde kom Boswet" verandert daarmee in "bebouwde kom Houtopstanden".
Daarnaast geldt buiten de "Begrenzing bebouwde kom Houtopstanden" naast de Wet natuurbescherming de provinciale Verordening Natuur en Landschap.

De regeling over houtopstanden in de Wet natuurbescherming en de provinciale regeling zijn niet van toepassing binnen de grenzen van de bebouwde kom houtopstanden..
In de gebieden buiten de bebouwde kom houtopstanden kunnen zowel de provincie als de gemeente regels stellen.

Dit dient niet de rechtszekerheid/één-loket-gedachte. In het voorstel tot wijziging van de APV is daarom in artikel 4:7 bepaald dat het verbod op het kappen van houtopstanden zonder omgevingsvergunning niet geldt buiten de bebouwde kom houtopstanden. De Wet natuurbescherming en de provinciale regels gelden daarmee alleen buiten de grens bebouwde kom houtopstanden. Aanvragers kunnen terecht bij één loket: buiten de bebouwde kom houtopstanden het provinciale loket en binnen de bebouwde kom houtopstanden het gemeentelijke loket.

Gemeente Utrecht

Beslispunt

1 De Verordening tot vaststelling van de 'Bebouwde kom Houtopstanden 2018' vast te stellen, zodat de begrenzing wordt uitgebreid conform de kaart in bijlage 2, waardoor parken waar geen boscompensatie meer noodzakelijk is binnen de bebouwde kom Houtopstanden vallen.

Argumenten

1.1 <u>Voor diverse parken is de inrichting afgerond en geen inzet van boscompensatie meer nodig.</u>
In het verleden zijn door de begrenzing uit 2007 (bijlage Begrenzing Boswet GS 22 december 2007) compensatiemiddelen van verlegging rijksweg A2 benut voor boscompensatie zoals in het Maximapark. Om voor compensatie in aanmerking te komen was vereist dat de gebieden buiten de bebouwde kom Boswet lagen. Gebieden waarbij de inrichting is afgerond hoeven niet meer buiten de bebouwde kom Boswet te vallen. Het gaat daarbij om Haarzuilens en landgoed De Haar, Maximapark, Veldhuizerpark, Meentpark/Kloosterpark, Voorveldse Polder en Bloeyendael en Blauwkapel. Langs de Gageldijk passen we een grenscorrectie toe zodat die geheel binnen de APV valt.

1.2 <u>Door enkele gebieden buiten de begrenzing bebouwde kom boswet te houden, blijft de mogelijkheid bestaan boscompensatie te genereren voor Utrecht.</u>
Er zijn ontwikkelgebieden waar boscompensatie voor Utrecht interessant is, zoals nu bij de A27 speelt. Door gebieden buiten de begrenzing te houden blijft daar boscompensatie mogelijk. Het gaat om groenstroken rondom de A12/A27, de landinrichtingsgebieden in Haarzuilens en Rijnenburg en een aantal kleinere gebieden rondom Maarschalkerweerd, Uithof en Noorderpark.

1.3 <u>De raad heeft bij de Evaluatie Bomenbeleid 2016 gevraagd om de begrenzing Boswet aan te passen.</u>
Met dit besluit wordt hieraan invulling gegeven.

1.4 <u>In de Verordening tot vaststelling van de 'Bebouwde kom Houtopstanden 2017' is een overgangsbepaling opgenomen om duidelijk aan te geven tot op welk moment bij wie de aanvraag voor kap moet worden ingediend.</u>
Indien een kapaanvraag of melding voor houtopstanden in het kader van hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming is aangevraagd bij de provincie (Wet natuurbescherming), Rijksdienst of gemeente (APV) vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Verordening tot wijziging bebouwde kom Houtopstanden, blijft het op dat tijdstip van het indienen van de aanvraag of melding geldende recht van toepassing op die aanvraag of melding.

Beslispunt

2 De 'Verordening tot wijziging Algemene Plaatselijke verordening 2010, Gemeente Utrecht, actualisatie betreffende houtopstanden 2018' vast te stellen, waarmee de terminologie in de APV wordt aangepast aan die van de nieuwe Wet natuurbescherming en in de afdeling 4:3 van de APV de beslissingsbevoegdheid voor kapaanvragen voor houtopstanden eenduidig wordt geregeld.

Argumenten

2.1 <u>De terminologie en nummering in de huidige APV sluit niet aan bij de nieuwe Wet natuurbescherming.</u>
De aanpassing van de terminologieAPV betreft onder andere aanpassing op nieuwe begrippen, zoals "bebouwde kom Houtopstanden". Met de invoering van de nieuwe Wet natuurbescherming op 1 januari 2017 is o.a. de term "bebouwde kom Boswet" vervangen

door “bebouwde kom Houtopstanden” en gelden naast de wet ook provinciale regels.

2.2 <u>Met eenduidige regeling van de beslissingsbevoegdheid wordt voorkomen dat gemeentelijke regels onverbindend worden als gevolg van doublures of strijdigheid met provinciale regels.</u>
Volgens de huidige APV kunnen buiten de bebouwde kom Houtopstanden zowel de provincie als de gemeente regels stellen over de kap van houtopstanden. Dat betekent dat een aanvrager bij twee loketten aanvragen moeten indienen. Eén aanvraag bij de provincie op grond van de Wet natuurbescherming en één aanvraag voor een omgevingsvergunning bij de gemeente. Dit is niet wenselijk.
In de juridische praktijk geldt dat een hogere regeling voorrang heeft boven een lagere als zij dezelfde dingen regelen. Daarom is in het voorstel opgenomen dat buiten de bebouwde kom Houtopstanden (zie eerdere toelichting voor welke gebieden) alleen de provinciale regels gelden.
Aanvragers kunnen daarmee terecht bij 1 loket, buiten de bebouwde kom houtopstanden bij het provinciale loket en binnen de begrenzing bebouwde kom houtopstanden bij het gemeentelijk loket.
De gemeente toetst aanvragen aan haar APV, de provincie toetst aanvragen aan de Wet natuurbescherming en haar provinciale verordening natuur en landschap. Zo wordt op beide wijzen instandhouding van bosareaal zorgvuldig beoordeeld.

Kanttekeningen

2.1 <u>Met het regelen van de beslissingsbevoegdheid is de gemeente alleen bevoegd gezag voor gebieden binnen de bebouwde kom (zoals bijvoorbeeld het Maximapark).</u>
Omdat zowel de gemeente als de provincie een aanvraag toetst aan hun respectievelijke verordeningen blijft een zorgvuldige belangenafweging met betrekking tot houtopstanden geborgd.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Milieu en Mobiliteit Hendriks, M.R.A. (Rob)
Kenmerk	4971884
Vergadering	
Vergaderdatum	
Jaargang en nummer	
Beleidsveld	Groen

Vaststelling Verordening tot aanpassing begrenzing bebouwde kom houtopstanden en Verordening tot wijziging APV

besluit

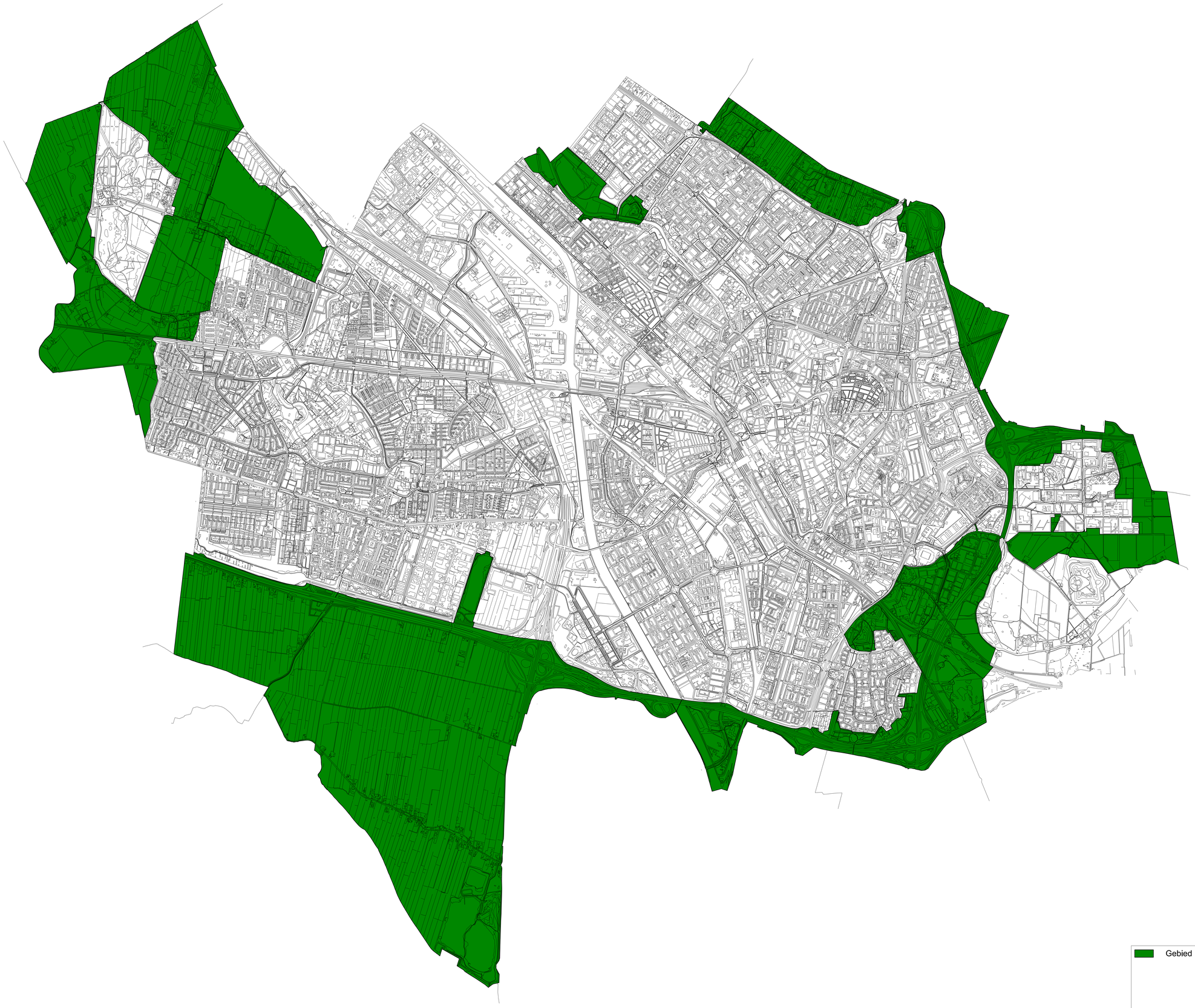
1 De Verordening tot vaststelling van de ’Bebouwde kom Houtopstanden 2018' vast te stellen, zodat de begrenzing wordt uitgebreid conform de kaart in bijlage 2, waardoor parken waar geen boscompensatie meer noodzakelijk is binnen de bebouwde kom Houtopstanden vallen.

2 De ‘Verordening tot wijziging Algemene Plaatselijke verordening 2010, Gemeente Utrecht, actualisatie betreffende houtopstanden 2018’ vast te stellen, waarmee de terminologie in de APV wordt aangepast aan die van de nieuwe Wet natuurbescherming en in de afdeling 4:3 van de APV de beslissingsbevoegdheid voor kapaanvragen voor houtopstanden eenduidig wordt geregeld.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Boswet nieuwe begrenzing.dgn



Gebied Houtopstanden

Boswet nieuwe begrenzing.dgn	
ordernummer	
wijk	
projectnaam(dir)	
subdirectory	
schaal	1: 17500
pentabel	
datum	Oktober 2017
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Gebied Boswet

Behoort bij raadsbesluit bij jaargang 2007, nr. 181
d.d. 4 oktober 2007, De Griffier w.g. A. Smits

Behoort bij besluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht
d.d. 11 december 2007 w.g. H.H. Sietsma, secretaris

Beheer & Onderhoud — Stadswerken — GEMETENTE UTRECHT

PROJECT: Gemeente Utrecht

OMSCHR: Grens Boswet

Grens Boswet

Datum: Juli 2007
Gedaan:
Schaal: 1 : 15.000
Kaart:
Tek. nr.:

Gemeente | Gerard Wilkamp | Gemeente | Gemeente | Gerrit Rietveld | Archimedes | H. van Keulen | Dichterbij | G. de Wit

Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2010, gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

gelezen het voorstel van het college burgemeester en wethouders van 12 december 2017,

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

overwegende dat de afdeling 4.3 Het bewaren van houtopstanden van de huidige Algemene Plaatselijke Verordening met betrekking tot terminologie niet meer aansluit bij de huidige regelgeving over houtopstanden;

overwegende dat buiten de bebouwde kom Houtopstanden zowel de gemeente als de provincie regels kunnen stellen op grond van de Wet natuurbescherming.

Besluit vast te stellen de volgende

Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2010, gemeente Utrecht

ARTIKEL 1

De Afdeling 4.3 Het bewaren van Houtopstanden wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 4:6 Begripsbepalingen

Lid 1 sub b wordt als volgt gewijzigd :

“houtopstand”: zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend die:

a. Een oppervlakte grond beslaat van tien are of meer
b. Bestaat uit een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gerekend over het totaal aantal rijen.

lid 1 sub e:

“artikel 1, vijfde lid van de Boswet” wordt vervangen door “artikel 4.1 van de Wet natuurbescherming”.

B

Artikel 4:7 Omgevingsvergunning voor het kappen van een boom of vellen van een houtopstand

Lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

2. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet voor houtopstanden buiten de bebouwde kom in de zin van hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming.

C

Artikel 4:8 Aanvraag vergunning, vervalt.

D

Artikel 4:9 Vervallen vergunning, vervalt.

E

Artikel 4:10 Vergunningvoorschriften en weigeringsgronden

De titel van het artikel wordt vervangen door “Vergunningvoorschriften en weigeringsgronden”. Onder hernummering van artikel 4:10 wordt dit artikel als volgt gewijzigd:

Artikel 4:8 Vergunningvoorschriften en weigeringsgronden

1. Het bevoegd gezag kan de vergunning weigeren dan wel onder voorschriften verlenen in het belang van:

- a. ecologische waarde;
- b. ruimtelijke waarde;
- c. milieuwaarde;
- d. cultuurhistorische waarde.

2. Het bevoegd gezag kan bij het weigeren of onder voorschriften verlenen van een vergunning tevens de boomwaarde als motivering hanteren.

F

Artikel 4:11 Bijzondere vergunningvoorschriften, wordt als volgt hernummerd naar artikel 4:9

G

Artikel 4:12 Afstand van de grenslijn wordt hernummerd naar Artikel 4:10

H

Artikel 4:13 Herplant-/instandhoudingsplicht wordt hernummerd naar Artikel 4:11

I

Artikel 4:14 Bestrijding van boomziekten wordt hernummerd naar Artikel 4:12

ARTIKEL 2

Deze verordening wordt aangehaald als: “Verordening tot wijziging Algemene Plaatselijke verordening 2010, Gemeente Utrecht, actualisatie betreffende houtopstanden 2017”

ARTIKEL 3

Deze verordening treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van ……..

De raad voornoemd,

de griffier, mr. M. van Hall

de voorzitter, mr. J.H.C. van Zanen

Concept

Toelichting bij Verordening tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening 2010, Gemeente Utrecht, actualisatie betreffende houtopstanden 2018.

Er zijn twee aanleidingen voor deze verordening tot wijziging van de APV.

1. Terminologie en nummering

De terminologie en nummering in de Algemene Plaatselijke Verordening (Afdeling 4.3 Het bewaren van houtopstanden) sluiten niet meer goed aan bij de nieuwe Wet natuurbescherming.
Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. De Boswet, Flora en faunawet en Natuurbeschermingswet 1998 zijn in de nieuwe Wet natuurbescherming opgegaan. Naar aanleiding van de wetswijziging wordt de term “bebouwde kom Houtopstanden” gebruikt in plaats van “bebouwde kom Boswet”. Buiten de bebouwde kom Houtopstanden gelden de regels van de Wet natuurbescherming en de provinciale regels.

2. Uitbreiding bebouwde kom houtopstanden; voorkomen dubbele loketten en onverbindende APV-regels

De raad heeft naar aanleiding van de Evaluatie bomenbeleid verzocht om de bebouwde kom Boswet 2007 uit te breiden, zodat de gemeente meer zeggenschap krijgt over houtopstanden. Door de uitbreiding van de bebouwde kom en wijziging van de APV gelden de regels over houtopstanden van de APV binnen de hele gemeente, met uitzondering van enkele boscompensatiegebieden.
Voor meer informatie over het besluit uitbreiding bebouwde kom houtopstanden; zie de Verordening tot vaststelling van de bebouwde kom Houtopstanden 2018, gemeente Utrecht.

2.1. Voorkomen van dubbele normen en loketten

De regeling over houtopstanden uit de Wet natuurbescherming en de provinciale regeling zijn niet van toepassing binnen de grenzen van de bebouwde kom houtopstanden die in de APV wordt genoemd. Op grond van de Wet natuurbescherming zijn de regels over houtopstanden in de APV zowel binnen als buiten de grenzen van de bebouwde kom van toepassing.
Dat betekent dat in de gebieden buiten de bebouwde kom houtopstanden zowel de provincie als de gemeente regels kunnen stellen.
Hierdoor zou een initiatiefnemer in de meeste gevallen twee keer een aanvraag voor bijvoorbeeld het kappen van houtopstanden moeten indienen; één bij de provincie en één voor een omgevingsvergunning bij de gemeente. Dit dient niet de rechtszekerheid/één-loket-gedachte, en draagt niet bij aan het doel van de wettelijke regeling om houtopstanden te beschermen. In het voorstel tot wijziging van de APV is daarom in artikel 4:7 bepaald dat het verbod op het kappen van houtopstanden zonder omgevingsvergunning niet geldt buiten de bebouwde kom houtopstanden.
De Wet natuurbescherming en de provinciale regels gelden alleen buiten de bebouwde kom houtopstanden.
Aanvragers kunnen terecht bij één loket: buiten de bebouwde kom houtopstanden het provinciale loket en binnen de bebouwde kom houtopstanden het gemeentelijke loket. De gemeente toetst aanvragen aan haar APV, de provincie toetst aanvragen aan de Wet natuurbescherming en haar provinciale Verordening natuur en landschap. Zo wordt op beide wijzen instandhouding van bosareaal zorgvuldig beoordeeld.

2.2. Voorkomen onverbindende gemeentelijke regels

Daarnaast geldt in de praktijk de algemene juridische regel dat hogere regelgeving voorrang heeft boven lagere regelgeving. Dat betekent dat de gemeentelijke regels onverbindend kunnen worden verklaard als er sprake is van doublures of strijdigheid met hogere (provinciale) regels die hetzelfde onderwerp regelen.

Overgangsbepaling

De overgangsbepaling van artikel 3 regelt dat meldingen of aanvragen die bij de provincie of rijksdienst zijn ingediend vóór de inwerkingtreding van het besluit tot aanpassing van de bebouwde kom houtopstanden, door Gedeputeerde Staten worden afgehandeld. Dit geldt ook voor eventuele bezwaar- en beroepsfasen.

Verordening tot vaststelling van de bebouwde kom Houtopstanden 2018, gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

gelezen het voorstel van het college burgemeester en wethouders van 12 december 2017,

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 4.1 sub a van de Wet natuurbescherming;

overwegende dat het wenselijk is om de bebouwde kom Houtopstanden aan te passen zodat parken waar geen boscompensatie meer noodzakelijk is, binnen de bebouwde kom Houtopstanden vallen;

Besluit vast te stellen de Verordening tot vaststelling bebouwde kom Houtopstanden Gemeente Utrecht in het kader van Hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming zoals aangegeven op de kaarten in de bijlage bij deze verordening.

ARTIKEL 1

In deze verordening en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

-Houtopstand: zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend die:

a. Een oppervlakte grond beslaat van tien are of meer

b. Bestaat uit een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gerekend over het totaal aantal rijen.

ARTIKEL 2

Het college behandelt aanvragen voor omgevingsvergunningen voor het kappen van houtopstanden binnen de door de raad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom Houtopstanden zoals aangegeven op de kaart in bijlage 1.

ARTIKEL 3

1. Indien een kapaanvraag of melding voor houtopstanden in het kader van hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de wijziging begrenzing houtopstanden is aangevraagd bij de provincie (Wet natuurbescherming), rijksdienst of gemeente (APV), blijft het op dat tijdstip van het indienen van de aanvraag of melding geldende recht van toepassing op die aanvraag of melding.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op beslissingen op bezwaar- en beroepschriften die betrekking hebben op de besluiten naar aanleiding van bovengenoemde aanvragen en meldingen.

ARTIKEL 4

Het besluit tot het vaststellen van de grenzen van de bebouwde kom in de zin van de Boswet (Utrecht 2007, kenmerk Sw 07.006365 van 4 oktober 2007) komt met de inwerkingtreding van deze verordening te vervallen.

ARTIKEL 5

Deze verordening wordt aangehaald als: “Verordening tot vaststelling van de bebouwde kom Houtopstanden 2018, Gemeente Utrecht.”

Deze verordening treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van …….

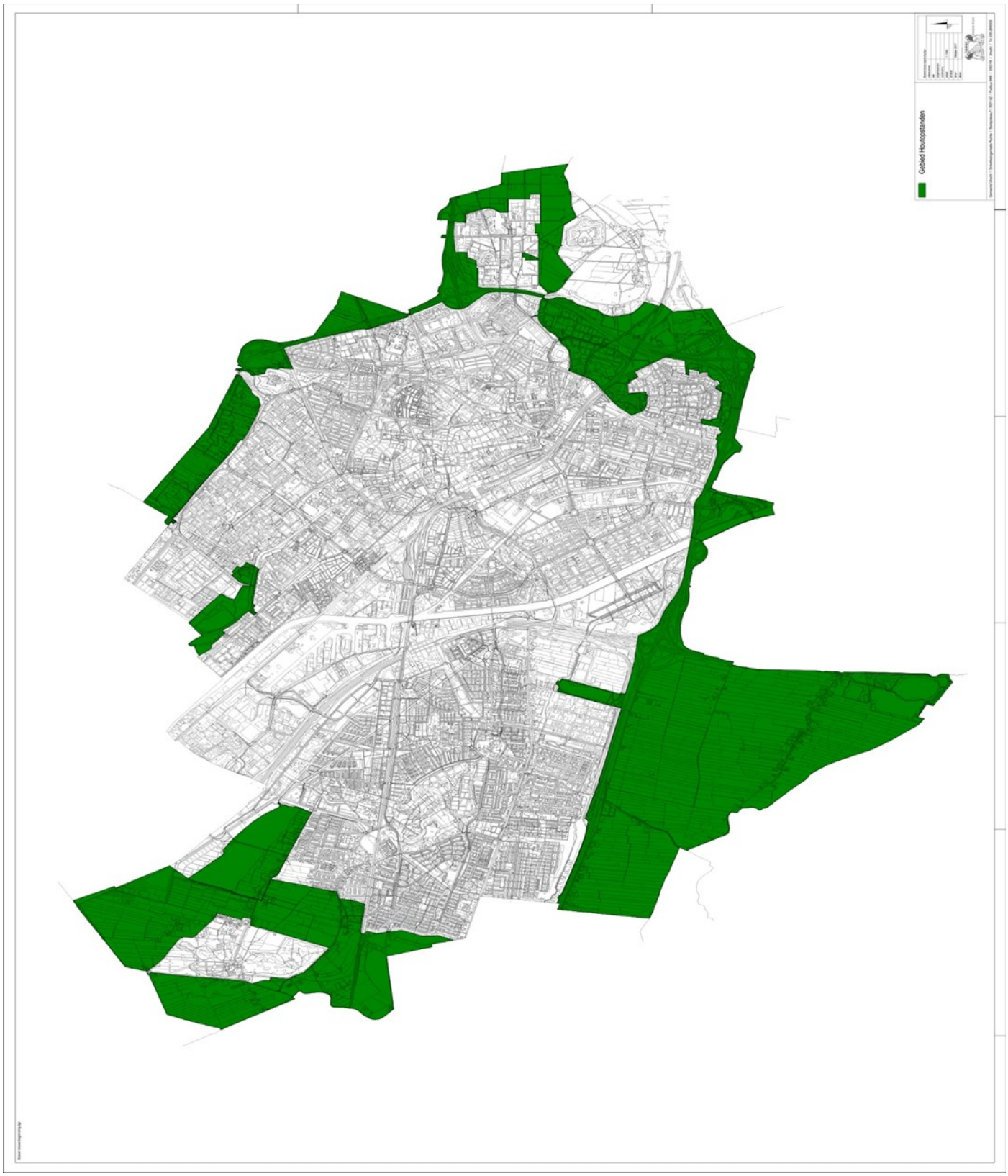
De raad voornoemd,

de griffier, mr. M. van Hall

de voorzitter, mr. J.H.C. van Zanen

Bijlage 1:

Bebouwde kom houtopstanden volgens hoofdstuk 4 Wet natuurbescherming, zoals vastgesteld in het besluit tot vaststelling van de Verordening tot aanpassing van de bebouwde kom houtopstanden Gemeente Utrecht, 2018.


Gebied Houtopstanden

Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2010, gemeente Utrecht

De raad van de gemeente Utrecht;

gelezen het voorstel van het college burgemeester en wethouders van 12 december 2017,

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

overwegende dat de afdeling 4.3 Het bewaren van houtopstanden van de huidige Algemene Plaatselijke Verordening met betrekking tot terminologie niet meer aansluit bij de huidige regelgeving over houtopstanden;

overwegende dat buiten de bebouwde kom Houtopstanden zowel de gemeente als de provincie regels kunnen stellen op grond van de Wet natuurbescherming.

Besluit vast te stellen de volgende

Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2010, gemeente Utrecht

ARTIKEL 1

De Afdeling 4.3 Het bewaren van Houtopstanden wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 4:6 Begripsbepalingen

Lid 1 sub b wordt als volgt gewijzigd :

“houtopstand”: zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend die:

a. Een oppervlakte grond beslaat van tien are of meer
b. Bestaat uit een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gerekend over het totaal aantal rijen.

lid 1 sub e:

“artikel 1, vijfde lid van de Boswet” wordt vervangen door “artikel 4.1 van de Wet natuurbescherming”.

B

Met opmaak: Markeren

Met opmaak: Lijstalinea, Genummerd + Niveau: 1 + Nummeringstijl: a, b, c, … + Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links + Uitgelijnd op: 0,63 cm + Inspringen op: 1,27 cm

Artikel 4:7 Omgevingsvergunning voor het kappen van een boom of vellen van een houtopstand

Lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

2. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet voor houtopstanden buiten de bebouwde kom in de zin van hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming.

C

Artikel 4:8 Aanvraag vergunning, vervalt.

D

Artikel 4:9 Vervallen vergunning, vervalt.

E

Artikel 4:10 Vergunningvoorschriften en weigeringsgronden

De titel van het artikel wordt vervangen door “Vergunningvoorschriften en weigeringsgronden”. Onder hernummering van artikel 4:10 wordt dit artikel als volgt gewijzigd:

Artikel 4:8 Vergunningvoorschriften en weigeringsgronden

1. Het bevoegd gezag kan de vergunning weigeren dan wel onder voorschriften verlenen in het belang van:

- a. ecologische waarde;
- b. ruimtelijke waarde;
- c. milieuwaarde;
- d. cultuurhistorische waarde.

2. Het bevoegd gezag kan bij het weigeren of onder voorschriften verlenen van een vergunning tevens de boomwaarde als motivering hanteren.

F

Artikel 4:11 Bijzondere vergunningvoorschriften, wordt als volgt hernummerd naar artikel 4:9

G

Artikel 4:12 Afstand van de grenslijn wordt hernummerd naar Artikel 4:10

H

Artikel 4:13 Herplant-/instandhoudingsplicht wordt hernummerd naar Artikel 4:11

I

Artikel 4:14 Bestrijding van boomziekten wordt hernummerd naar Artikel 4:12

ARTIKEL 2

Deze verordening wordt aangehaald als: “Verordening tot wijziging Algemene Plaatselijke verordening 2010, Gemeente Utrecht, actualisatie betreffende houtopstanden 2017”

ARTIKEL 3

Deze verordening treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van ……..

De raad voornoemd,

de griffier, mr. M. van Hall

de voorzitter, mr. J.H.C. van Zanen

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Peters, M. (Mirelle)
Kenmerk	4158764
Vergadering	
Vergaderdatum	
Geheim	Nee
Beleidsveld	Wijk Zuidwest Verkeer en Mobiliteit

Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk vast te stellen als kader waarbinnen voorbereiding en uitwerking van de busbaan Dichterswijk dient plaats te vinden.

2 De reserveringen Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone in de Voorjaarsnota 2017 toe te wijzen als dekking van de fietsonderdoorgang bij de Nelson Mandelabrug.

3 Het budget voor de uitvoering van de HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z90 (busbaan Dichterswijk) als genoemd in de financiële bijlage, vrij te geven.

4 De tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op de Financiële bijlage te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

5 In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport.

6 Geen exploitatieplan vast te stellen.

7 Het bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris, De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_9479
Bijlage: Voorlopig Ontwerp van Zijstweg busbaan Dichterswijk
Bijlage: Reactienota VO Busbaan Dichterswijk
Bijlage: Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk_Regels
Bijlage: Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk_Toelichting
Bijlage: Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, verbeelding
Bijlage: Vaststellingsrapport incl.anonieme zienswijzen
Bijlage: Nieuwsbericht busbaan Dichterswijk_concept
Bijlage: GEHEIM financiele bijlage

Eerdere besluitvorming

- Raadsbesluit 'Aanleg van netwerk voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de vorm van vrije busbanen', 1999
- Raadsbesluit vaststelling Masterplan Stationsgebied uit 2003, waarin is aangegeven dat de Overste den Oudenlaan, de Dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg moeten worden aangepast ten behoeve van de bereikbaarheid van het stationsgebied.
- Collegebesluit 'Nota van Uitgangspunten', juni 2015
- Raadsbesluit 'Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp', 6 juli 2017
- Collegebesluit 'vrijgave ter inzage legging concept VO en ontwerp bestemmingsplan', 12 december 2017

Uitvoering
Tegen het besluit van de raad kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in "DUIC", de Staatscourant en op het internet op de websites www.utrecht.nl/bestemmingsplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Raad van State.
Op basis van het vastgestelde VO wordt de vraagspecificatie opgesteld voor de aanbestedingsprocedure van een D&C contract, waarna na opstellen van het Definitief Ontwerp en Uitvoeringsontwerp (door de aannemer), in 2019 en 2020 de realisatie volgt. Om overlast voor de omgeving tijdens uitvoering te beperken wordt een deel van het ontwerp (kruising Overste den Oudenlaan) reeds tegelijk met busbaan Transwijk aangelegd (realisatie begin 2019).

Planning:

- Besluitvorming BP inclusief krediet in raad: maart 2018 – mei 2018
- Voorbereiding aanbesteding: 1e helft 2018
- Aanbesteding aannemer: 2e helft 2018
- Start realisatie: medio 2019
- Oplevering: 4e kwartaal 2020

Gemeente Utrecht

Context

Voorlopig ontwerp en bestemmingsplan
Het concept Voorlopig Ontwerp (VO) Busbaan Dichterswijk en het ontwerp Bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk (BP) hebben van 12 december 2017 tot en met 1 februari 2018 ter inzage gelegen. Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk voor een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrijliggende HOV-busbaan. De nieuwe infrastructuur van de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan wordt zodanig ingepast dat een veilige verkeerssituatie wordt geboden aan alle verkeersdeelnemers, vooral fietsers en voetgangers. Daarbij zijn leefbaarheid voor bewoners en ondernemers in de buurt en een goede bereikbaarheid met doorstroming van het bus- autoverkeer belangrijk.
In het IPvE/FO (raadsbesluit 6 juli 2017) is vastgelegd dat de busbaan in het midden komt te liggen. Aan beide zijden ligt één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer per rijrichting en komen er fietspaden (tweerichtingen) aan beide zijden. Aan de zuidkant komt een voetpad en er zijn goede en veilige oversteken voor fiets en voetganger. Tussen de rijbaan en het fietspad komt een berm met bomen. De maximum snelheid wordt 30 km/u voor auto én bus. De N. Mandelabrug blijft behouden, wordt constructief versterkt en aan beide kanten verbreed met een fietspad. Ook komt er een fietsonderdoorgang onder de N. Mandelabrug en de toekomstige expeditiebrug Jaarbeurs door. Bij de vaststelling van het IPvE is de voorkeur voor een onderdoorgang uitgesproken en is aangegeven de besluitvorming over de fietsonderdoorgang aan de raad voor te leggen middels vaststelling van het Voorlopig Ontwerp.

Doelstelling en plangebied
Dit VO is het kader voor de selectie van een aannemer en vormt de basis voor het bestemmingsplan. Met het bestemmingsplan wordt de HOV-baan Van Zijstweg - Dr. M.A. Tellegenlaan, vanaf de Croeselaan en de verkeerskundige aanpassingen ten behoeve van de doorstroming naar en bereikbaarheid van het stationsgebied, planologisch-juridisch mogelijk gemaakt. Het plangebied omvat de toekomstige busbaan, autowegen en langzaam verkeer-infrastructuur en de daarbij behorende aanpassingen in haar directe omgeving in de openbare ruimte. Het traject loopt vanaf de kruising Croeselaan – Van Zijstweg via de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan, bijna tot aan de kruising met de Overste den Oudenlaan.

Participatie en resultaten terinzagelegging
Tijdens het ontwerpproces is een ontwerpsessie geweest met stakeholders en heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden. Vervolgens lag het concept VO gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage. Op 11 januari 2018 is een inloopbijeenkomst gehouden.
Er zijn 6 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan bij de raad binnengekomen. De zienswijzen zijn opgenomen in het vaststellingsrapport bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk. In het vaststellingsrapport is een samenvatting van de zienswijzen opgenomen, gevolgd door de gemeentelijke reactie van de gemeente. De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.
Er zijn 7 reacties op het concept VO binnengekomen. Deze reacties zijn opgenomen in een reactienota en van antwoord voorzien. Op basis van de reacties en de vragen tijdens de inloopavond, is het
ontwerp op een aantal punten aangepast. Het betreft voornamelijk verkeerskundige optimalisaties. In de reactienota staat welke wijzigingen dit zijn.
De wijkraad heeft geen schriftelijk advies uitgebracht over het ontwerpbestemmingsplan en het concept VO.

Beslispunt

1 Het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk vast te stellen als kader waarbinnen voorbereiding en uitwerking van de busbaan Dichterswijk dient plaats te vinden.

Argumenten

Gemeente Utrecht

1.1 Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk voor een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrijliggende HOV-busbaan.

Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk voor een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrijliggende HOV-busbaan. De nieuwe infrastructuur van de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan wordt zodanig ingepast dat een veilige verkeerssituatie wordt geboden aan alle verkeersdeelnemers, vooral fietsers en voetgangers. Daarbij zijn leefbaarheid voor bewoners en ondernemers in de buurt en een goede bereikbaarheid met doorstroming van het bus- autoverkeer belangrijk.

1.2 Het ontwerp voldoet aan de uitgangspunten van het door de raad vastgesteld Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp (IPvE/FO), aan de wet- en regelgeving, aan het gemeentelijk beleid en de gestelde subsidievoorwaarden aan het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV).

Uitwerking van FO in VO bestaat uit nadere detaillering en optimalisatie. Het kruispunt O. d. Oudenlaan/Dr. M.A. Tellegenlaan is compacter vormgegeven en de overgang van 50 naar 30 km zone is bepaald. Het karakter van een 30 km/u weg wordt ondersteund door het smalle profiel, de inrichting van de bermen (onderbeplanting en bomen) en verkeersmaatregelen bij m.n. de kruisvlakken. De inpassing van de bushalte op de Dr. M.A. Tellegenlaan en de oversteek naar en van de bushalte is geoptimaliseerd t.b.v. comfort en veiligheid voor de HOV-baan. Het kruispunt Croeselaan is afgestemd op het laatste (jan. 2018) ontwerp van Croeselaan Zuid. Er heeft een verkeerskundige detaillering plaatsgevonden (belijning, VRI, bebording) en keuzes zijn gemaakt voor beplanting, verlichting en materiaalgebruik.

Voor de N. Mandelabrug is, na variantenafweging, een voorkeursvariant voor de verbreding uitgewerkt in een VO. De brug én het wegdek blijft behouden, de bestaande torens en contragewicht worden aangepast en de brug wordt verbreed met dek van licht materiaal. De definitieve ligging van de onderdoorgang is zodanig bepaald, dat die goed aansluit bij de bruggen en het ontwerp op maaiveld waardoor er een sociaal veilige onderdoorgang kan worden gemaakt.

De verkeersafwikkeling bij ontwerp is gesimuleerd met een verkeersmodel o.b.v. VRU 3.3 variant 2030 (waarin meest recente keuzes voor ontwikkelingen aan de westzijde v.h. Stationsgebied zijn verwerkt). De simulatie laat hetzelfde beeld zien als bij de analyse o.b.v. het IPvE/FO. Het verkeer kan in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen mét een optimale VRI instelling. In de ochtendspits kunnen auto’s komende vanaf Van Zijstweg en Croeselaan Zuid gedurende het drukste uur in de spits bij het kruispunt Croeselaan/Van Zijstweg niet in één keer door groen. De verkeersafwikkeling tijdens de spits past binnen het kader van het Mobiliteitsplan SRSRSB. De doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving.

1.3 Het ontwerp is gewijzigd naar aanleiding van binnengekomen reacties.

Op het concept VO zijn 7 reacties binnengekomen. Naar aanleiding van deze schriftelijke reacties, de reacties tijdens de inloopbijeenkomst en nadere afstemming met stakeholders, is het concept VO op enkele punten aangepast. In de rapportage staat in meer detail beschreven welke aanpassingen zijn gedaan, en waarom. Zo is het ontwerp bus en rijbaan aangepast voor rijbaanbreedtes, bochten (rijcurves) en minder 'slingers' (boogstralen) naar aanleiding van de reactie van onder andere de Provincie. Dit is gunstiger voor de doorstroom en het comfort voor auto en bus en bereikbaarheid voor nood - en hulpdiensten. Ook is een nadere invulling gegeven van het materiaal van de trottoirs (gebakken klinkers ter hoogte van Van Zijstweg / alluregebied). En is de rechtsaffer richting Veilinghavenkade iets ingekort.

1.4 Het ontwerp is afgestemd met de provincie.

In het IPvE/FO is geconcludeerd dat de gemiddelde HOV snelheid tijdens de spits op het hele HOV traject van Vleuten tot Utrecht CS past binnen de subsidievoorwaarden. Samen met de provincie is in de volgende fase gekeken naar verbetermaatregelen op de

doorstroom van de bus. In het ontwerp zijn optimalisaties doorgevoerd die bijdragen aan een comfortabel HOV netwerk. De inpassing van de bushalte Dr. M.A. Tellegenlaan is verbeterd, de kruising O. d. Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan is compacter vormgegeven en de asverspringing van de busbaan bij de kruisvakken zijn vloeiender. Dit heeft geleid tot een gemiddelde snelheid van 22,9 km/u. Dat is een verbetering t.o.v. het FO (22 km/u). De provincie heeft aangegeven dat niet alle bussen halteren bij de geplande bushalte op de Dr. M.A. Tellegenlaan. Door de busintensiteiten per etmaal rijden bussen kort achter elkaar. Als de voorste halteert bij de bushalte, moet de bus daarachter wachten. Vanuit oogpunt van comfort en doorstroom is deze situatie niet wenselijk en verdient het aanbeveling te onderzoeken of dit knelpunt in de praktijk daadwerkelijk optreedt én wat de oplossingsmogelijkheden kunnen zijn. Oplossingen kunnen worden gevonden in maatregelen op gebied van verkeersmanagement en/of door fysieke maatregelen met een haltekom (aan één of aan beide zijden van de weg). Inpassing van een haltekom is een forse ingreep op het profiel, omdat alles tot de minimale maat terug moet. Met de provincie is afgesproken dat voor de HOV een zo exact mogelijk simulatie wordt gemaakt van de doorstroom van bussen bij deze bushalte en of er dan ook daadwerkelijk sprake is van vertraging door halteren. Ook wordt onderzocht of er met dienstregeling of VRI instelling gestuurd kan worden op gewenste volgorde of een onderlinge afstand tussen bussen. Mocht dit niet kunnen, dan is een haltekom (aan één of aan beide zijden) een terugvalscenario. Dit terugvalscenario wordt uitgewerkt tot een ontwerp, dat kan worden opgedragen aan de aannemer.

1.5 <u>Het ontwerp sluit aan op omliggende ontwikkelingen in de omgeving.</u>
De ontwikkelingen in de omgeving zijn: busbaan Transwijk, woningbouwontwikkeling Defensieterrein inclusief Villa Jongerius, woningbouwontwikkeling Beurskwartier, Hovenierswoning en herinrichting Croeselaan. Het ontwerp is hierop afgestemd, met dien verstande dat nog niet voor alle ontwikkelingen de planvorming een definitief karakter heeft. Een wijziging aan het ontwerp busbaan Dichterswijk - op basis van een concreet voorstel vanuit een omliggende ontwikkeling - zal overgenomen worden indien dit past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde IPvE/FO en de daaraan verbonden voorbereidings- en uitvoeringskosten voor rekening komen van de ontwikkeling.

1.6 <u>Met dit ontwerp is de fietsonderdoorgang onder de Nelson Mandelabrug en expeditiebrug door, definitief ingepast.</u>
Bij vaststelling van het IPvE/FO is vastgesteld dat het college een voorkeur heeft voor een onderdoorgang onder de Nelson Mandelabrug en expeditiebrug door. Hiermee wordt de kruising Kanaalweg – Dr.M.A. Tellegenlaan verkeersveiliger en comfortabeler. De onderdoorgang is een toevoeging op de gelijkvloerse kruising op die plek. In het VO is de onderdoorgang technisch én ruimtelijk uitgewerkt en is de definitieve ligging bepaald, zodat die goed aansluit bij de Nelson Mandelabrug, de geplande expeditiebrug en het ontwerp op maaiveld waardoor er een sociaal veilige onderdoorgang kan worden gemaakt.

1.7 <u>Het VO is binnen het beschikbaar gestelde budget realiseerbaar.</u>
Op basis van dit VO, waarin de fietsonderdoorgang is opgenomen, is een nieuwe kostenraming gemaakt en is naar aanvullende budgetten gezocht. Deze raming past binnen het geautoriseerde BDU-middelen voor het gehele HOV-netwerk en de busbaan Dichterswijk (Z90) in het bijzonder en de reservering in de Voorjaarsnota 2017 van 3 miljoen euro voor de Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone. Zie de geheime financiële bijlage.

1.8 <u>Het VO biedt voldoende houvast voor de selectie van een aannemer.</u>
Dit VO is het kader waarbinnen verdere voorbereiding en uitwerking van het project dient plaats te vinden. Op basis van dit VO wordt een vraagspecificatie opgesteld. In de vraagspecificatie staan alle eisen die nodig zijn om dit ontwerp tot uitvoering te brengen en het is daarbij onderdeel van de contractstukken met de nog te selecteren aannemer. De aannemer moet op basis van de vraagspecificatie het VO nader uitwerken in een Definitief Ontwerp (DO) en Uitvoeringsontwerp (UO), alsmede het opstellen van een BLVC-plan en voert daarna de werkzaamheden uit. Met deze opzet willen we optimaal gebruiken maken

van de kennis en kunde van de markt met betrekking tot de bouwwijze van de fietsonderdoorgang en aanpassing van de Nelson Mandelabrug, alsmede de faseringsmethode tijdens de uitvoering in relatie tot consequenties voor de bereikbaarheid voor auto, HOV, fiets en voetganger.

Beslispunt

2 De reserveringen Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone in de Voorjaarsnota 2017 toe te wijzen als dekking van de fietsonderdoorgang bij de Nelson Mandelabrug.

Argumenten

2.1 In de Voorjaarsnota 2017 is de wens opgenomen om de gereserveerde middelen voor de Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone bij voorkeur in te zetten voor de realisatie van de fietsonderdoorgang bij de Nelson Mandelabrug.
Met de toekenning van deze middelen, de inzet van de Brede Doel Uitkeringen (BDU) voor het HOV-netwerk en de middelen voor Bereikbaarheid Stationsgebied, is de financiering van de fietsonderdoorgang gedekt en is het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

Beslispunt

3 Het budget voor de uitvoering van de HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z90 (busbaan Dichterswijk) als genoemd in de financiële bijlage, vrij te geven.

Argumenten

3.1 Met dit budget is het mogelijk om de busbaan met fietsonderdoorgang te realiseren overeenkomstig de kaders die de raad hiervoor heeft vastgesteld.
Het totale budget is in de (geheime) financiële bijlage vastgelegd. De kosten om te komen tot de aanleg van de HOV-busbaan met onderdoorgang en de aangrenzende wegen, fietspaden en de aansluitingen in de directe omgeving alsmede de herinrichting van het openbaar groen, passen binnen deze financiële kaders.

3.2 Met de vrijgave van het budget kan de aanbestedingsprocedure voor het project worden gestart.
De procedure van de Europese aanbesteding zal worden gestart zal worden afgerond nadat het bestemmingsplan is vastgesteld en het benodigde krediet vrijgegeven.

3.3 Het budget Busbaan Transwijk heeft de kosten van de kruising Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan niet expliciet aan Busbaan Dichterswijk HOV Z90 toegewezen.
Voor de kruising Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan is eerder al, vanuit busbaan Transwijk, een ontwerp (passtuk) gemaakt. Met het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk is het ontwerp van deze kruising geoptimaliseerd. De compactere vormgeving komt ten goede aan de doorstroom van auto en HOV. Om de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken, is ervoor gekozen om de uitvoering van deze kruising reeds als onderdeel van de realisatie van Busbaan Transwijk uit te laten voeren (2019), op basis van meest recente ontwerp. Daarmee hoeft de kruising maar één keer te worden aangepast. En kunnen de hierop bespaarde kosten ingezet worden voor de financiering van de fietsonderdoorgang.
Voor de kruising Dr M.A. Tellegenlaan met de Overste den Oudenlaan is het bestemmingsplan 'HOV baan Transwijk, Kanaleneiland' van kracht (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 februari 2016). Dit bestemmingsplan maakt de uitvoering van het VO mogelijk.

Beslispunt

4 De tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op de Financiële bijlage te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

Argumenten

4.1 Geheimhouding van de financiële bijlage is van belang met het oog op de toekomstige aanbesteding.
Openbaarmaking van de financiële bijlage kan het financiële belang van de gemeente schaden bij de toekomstige aanbesteding en kan derden onevenredig bevoordelen. Tijdelijke geheimhouding, tot en met ingebruikname van de busbaan Dichterswijk, kan daarom worden opgelegd op grond van artikel 10 lid 2 onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob).

Beslispunt

5 In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport.

Argumenten

5.1 Door expliciet in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport is duidelijk dat door de raad een afweging wordt gemaakt over de zienswijzen.
De zienswijze richt zich op het behouden van de bereikbaarheid van de HWC aan de Kanaalweg voor middel - en zwaar vrachtverkeer. Daarnaast uit de Rabobank haar zorg over de bereikbaarheid van haar kantoor. Vanuit bewoners is er zorg voor de rijsnelheid en worden concrete suggesties gedaan voor aanpassing van het ontwerp.

Beslispunt

6 Geen exploitatieplan vast te stellen.

Argumenten

6.1 Voor de aanleg van de HOV-busbaan Dichterswijk is geen sprake van een kostenverhaal.
Nu geen sprake is van kostenverhaal is het niet noodzakelijk dat een exploitatieplan wordt vastgesteld.

Beslispunt

7 Het bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344. BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.dgn vast te stellen.

Argumenten

7.1 Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk.
Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk voor een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrijliggende HOV-busbaan. De nieuwe infrastructuur van de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan wordt zodanig ingepast dat een veilige verkeerssituatie wordt geboden aan alle verkeersdeelnemers, met name fietsers en voetgangers. Daarbij zijn de leefbaarheid voor bewoners en ondernemers in de buurt en een goede bereikbaarheid met doorstroming van

het bus- autoverkeer belangrijk. Deze trajectdelen zijn de belangrijke invalsroute naar het Busstation West, Railstation Utrecht-Centraal en het stationsgebied, inclusief Jaarbeurspleingarage. Busbaan Transwijk (Z80) bestaat uit de Overste den Oudenlaan – Anne Frankplein en Koningin Wilhelminalaan – 5 Meiplein – Churchilllaan. Busbaan Dichterswijk (Z90) sluit hierop aan en bestaat uit de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Van Zijstweg en de aansluitingen op zowel de Overste den Oudenlaan als de Croeselaan.

7.2 Het bestemmingsplan voldoet aan het IPvE/FO zoals vastgesteld d.d. 6 juli 2017 en het VO voor de HOV verbinding.

De randvoorwaarden uit het IPvE/FO zijn in het bestemmingsplan verwerkt. Het gaat daarbij om de indeling van het profiel waarbij de bus in het midden rijdt, het maken van ruimte voor fietspaden en veilige oversteken, een onderdoorgang voor fietsers onder de Nelson Mandelabrug en het verlagen van de rijsnelheid naar 30km/uur. De reacties op het VO en de verdere uitwerkingszaken passen in het bestemmingsplan.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Peters, M. (Mirelle)
Kenmerk	4158764
Vergadering	
Vergaderdatum	
Jaargang en nummer	
Beleidsveld	Wijk Zuidwest Verkeer en Mobiliteit

Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk

besluit

1 Het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk vast te stellen als kader waarbinnen voorbereiding en uitwerking van de busbaan Dichterswijk dient plaats te vinden.

2 De reserveringen Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone in de Voorjaarsnota 2017 toe te wijzen als dekking van de fietsonderdoorgang bij de Nelson Mandelabrug.

3 Het budget voor de uitvoering van de HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z90 (busbaan Dichterswijk) als genoemd in de financiële bijlage, vrij te geven.

4 De tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op de Financiële bijlage te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

5 In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport.

6 Geen exploitatieplan vast te stellen.

7 Het bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344. BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Voorlopig ontwerp (VO)

Gemeente Utrecht

Busbaan Dichterswijk

Ter vaststelling in College van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad, juni 2018

Voorlopig Ontwerp

Busbaan Dichterswijk (VO)

Ter vaststelling in College van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad, juni 2018

Gemeente Utrecht

Colofon

Opdrachtgever
Aad Keyzer

Projectmanagement
Jennie Tissingh
Sander Rijksen
Cees Verbokkem
Ulrike Centmayer
Ellen Kassing
Rob Evelein
Brigitte Mulkens
Rob Evelein
Evert van Haren
Wouter Schuijtvlot
Nely van der Meer
Jeroen Smedts

Ontwerp
Bureau B+B
Royal HaskoningDHV

Grafische realisatie
Ruimte/G5/OSR

Versiedatum
5 februari 2018

Reproductiedatum
februari 2018

Bestuurlijke besluitvorming
februari 2018

Inhoudsopgave

1 Inleiding 7

1.1 Leeswijzer 7
1.2 Aanleiding 7
1.3 Doel 7
1.4 Planproces en totstandkoming VO 7
1.5 Consultatie 8
1.6 Vervolgplanning 8

2 Historie en huidige situatie 9

2.1 Historie 9
2.2 Huidige situatie 9

3 Toekomstige situatie 10

4 Voorlopig Ontwerp maaiveld 11

4.1 Ontwerpproces 11
4.2 Ontwerptoelichting 12
4.2.2 Ontwerpkeuzes 12
4.2.3 Toelichting per wegvak 17
4.3 Doorstroming 24

5 Voorlopig ontwerp Nelson Mandelabrug en onderdoorgang 25

5.1 Ontwerpproces 25
5.1 Verbreding Nelson Mandelabrug 25
5.2 Fiets- en voetgangers onderdoorgang 28
5.3 Vormgeving brug en onderdoorgang 28

6 Ondergrond 30

7 Vervolg 31

Bijlage 1 Lijst onderliggende documenten 32

1 Inleiding

1.1 Leeswijzer

Dit document is de ontwerptoelichting van het Voorlopig Ontwerp (VO) Busbaan Dichterswijk. In het VO zijn de uitgangspunten van het Integraal programma van Eisen / Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) nader uitgewerkt. Ten grondslag aan dit VO liggen onderliggende plantekeningen en (technische) documenten. In bijlage 1 staat de volledige lijst met documenten. Dit document is de versie die is bijgewerkt gedurende, en naar aanleiding van de ter visie legging van het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk.

1.2 Aanleiding

Met het stedelijk bereikbaarheidsprogramma werkt Utrecht aan haar bereikbaarheid en ontsluiting. De snel groeiende mobiliteit, de grote gebiedsontwikkelingen in Utrecht (Leidsche Rijn en Stationsgebied) en de centrale ligging in het hart van Nederland zijn aanleiding voor een fors aantal verkeersprojecten. Zo wordt in Utrecht niet alleen een netwerk van fietsroutes, maar ook een netwerk van vrijliggende Hoogwaardig Openbaar Vervoer-banen (HOV-banen) gerealiseerd dat een goed alternatief biedt voor de auto.

Tegelijkertijd wil Utrecht dat het bestaande en toekomstige autoverkeer veiliger en beter in, uit en om de stad wordt geleid. Voor de autobereikbaarheid van het toekomstige stationsgebied zijn de uitgangspunten uit het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen leidend. Dit Mobiliteitsplan beschrijft hoe mobiliteit bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit en leefbaarheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.

Een onderdeel van dit netwerk is de ‘HOV Zuidradiaal’. Deze HOV-baan loopt van Station Vleuten naar Utrecht CS. De als laatste te realiseren delen van de HOV Zuidradiaal zijn de busbanen Transwijk (Z80) en Dichterswijk (Z90). Deze trajectdelen zijn de belangrijke invalsroute naar het busstation West, Railstation Utrecht-Centraal en het stationsgebied, inclusief Jaarbeurspleingarage.

Busbaan Transwijk (Z80) bestaat uit de Overste den Oudenlaan – Anne Frankplein en Koningin Wilhelminalaan – 5 Meiplein – Churchilllaan. Busbaan Dichterswijk (Z90) sluit hierop aan en bestaat uit de Dr. M.A. van Tellegenlaan, de Van Zijstweg en de aansluitingen op zowel de Overste den Oudenlaan als de Croeselaan.

1.3 Doel

Het doel van het project Busbaan Dichterswijk is het maken van een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrije HOV-busbaan vanaf de Croeselaan tot en met Dr. M.A. van Tellegenlaan en kruispunt Overste den Oudenlaan. Het is de laatste schakel in de aanleg van de HOV Zuidradiaal. De nieuwe infrastructuur van de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan moet zodanig worden ingepast dat een veilige verkeerssituatie wordt geboden aan alle verkeersdeelnemers, met name fietsers en voetgangers. Daarbij is de leefbaarheid voor bewoners en ondernemers in de buurt en een goede doorstroming van het autoverkeer belangrijk. Met deze ontwikkeling wordt een goede bereikbaarheid van de westkant van het stationsgebied bereikt.

1.4 Planproces en totstandkoming VO

Op 6 juli 2017 heeft de gemeenteraad het IPvE/FO vastgesteld. Daarin staat: busbaan in de middenligging, aan beide zijden één rijbaan voor de auto, een berm en een vrijliggend fietspad (tweerichtingen) aan weerszijde van het tracé. De Nelson Mandelabrug wordt verbreed en verstevigd. En er komt – in principe – een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de Nelson Mandelabrug en expeditiebrug door.
Het FO is nu uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp (VO). Het bureau B+B heeft het VO voor het tracé op maaiveld gemaakt. Het bureau RoyalHaskoningDHV (RHDHV) heeft het VO voor de Nelson Mandelabrug en onderdoorgang gemaakt. Beide VO’s zijn samen met een breed ontwerpteam van de gemeente opgesteld. Ook zijn de VO’s besproken in het beheerdersoverleg van de gemeente (BInG).
Het ontwerp is afgestemd op de ontwikkelingen in de omgeving, met dien verstande dat nog niet voor alle ontwikkelingen de planvorming een definitief karakter heeft.

Een wijziging aan het ontwerp busbaan Dichterswijk - op basis van een concreet voorstel vanuit een omliggende ontwikkeling – kan slechts overgenomen worden indien dit past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde IPvE/FO en de kosten voor rekening komen van de ontwikkeling.

1.5 Consultatie

Tijdens het VO ontwerpproces hebben gesprekken plaatsgevonden met de betrokken stakeholders. Daarnaast is op 12 oktober een gezamenlijk ontwerpsessie geweest, waarbij het concept VO is toegelicht en reacties zijn opgehaald. Het concept VO Busbaan Dichterswijk heeft van 12 december 2017 tot en met 1 februari 2018 ter inzage gelegen. Tegelijk met het concept VO lag het ontwerp bestemmingsplan Busbaan Dichterswijk ter inzage. Op 11 januari 2018 zijn de plannen toegelicht tijdens een inloopbijeenkomst. Naar aanleiding van de binnengekomen reacties en is het concept VO op enkele punten aangepast.

1.6 Vervolgplanning

Het is belangrijk om tijdig een goede bereikbaarheid te realiseren omdat de komende jaren steeds meer voorzieningen aan de westzijde van het stationsgebied gerealiseerd worden. Ook moet vanuit de subsidievoorwaarden de busbaan Dichterswijk uiterlijk 31 december 2020 zijn uitgevoerd én financieel zijn afgerond.
Parallel aan de ter visielegging is een bureau geselecteerd dat de vraagspecificatie maakt voor de aanbestedingsprocedure van een aannemer voor een D&C contract. Na opstellen van het Definitief Ontwerp en Uitvoeringsontwerp (door de aannemer), volgt in 2019 en 2020 de realisatie. Om overlast voor de omgeving tijdens uitvoering te beperken wordt een deel van het ontwerp (kruising Overste den Oudenlaan) reeds tegelijk met busbaan Transwijk aangelegd (realisatie begin 2019).

De planning in hoofdlijnen is als volgt:

3e kwartaal 2017 – 2e kwartaal 2018	Vaststellen VO en bestemmingsplan
4e kwartaal 2017 – 1e kwartaal 2018	Opstellen vraagspecificatie
2e kwartaal 2018 – 3e kwartaal 2018	Aanbesteding aannemer
4e kwartaal 2018 – 2e kwartaal 2019	Opstellen DO en UO (door aannemer)
2e kwartaal 2019 – 3e kwartaal 2020	Uitvoering

2 Historie en huidige situatie

2.1 Historie

Het gebied bestond oorspronkelijk uit een tuindersgebied en aanliggende kazernes. De weg werd later doorsneden door de aanleg van het Merwede-kanaal en de Veilinghaven. De hovenierswoning is het enige pand dat nog over is van de oorspronkelijke bebouwing. Nadat de land- en tuinbouw hier stopten werd het gebied een industriegebied en nog weer later het terrein van de Jaarbeurs. De boerderij van de familie Jongerius werd in de dertiger jaren vervangen door een moderne villa, met tuin, kantoor en fabrieks-hallen. De huidige Van Zijstweg is pas in de jaren negentig van de vorige eeuw aangelegd. Langs de vernieuwde Veilinghaven en het Merwedekanaal is nu een interessante concentratie van erfgoed aanwezig, dat bij elkaar goed de verschillende stadia van ontwikkeling weergeeft: varend erfgoed in de vorm van oude schepen, een havenloods met de ligplaats voor het Statenjacht, zandtrechters en een havenkraan, de hovenierswoning en het Jongerius-complex.

Foto's:
Huidige situatie

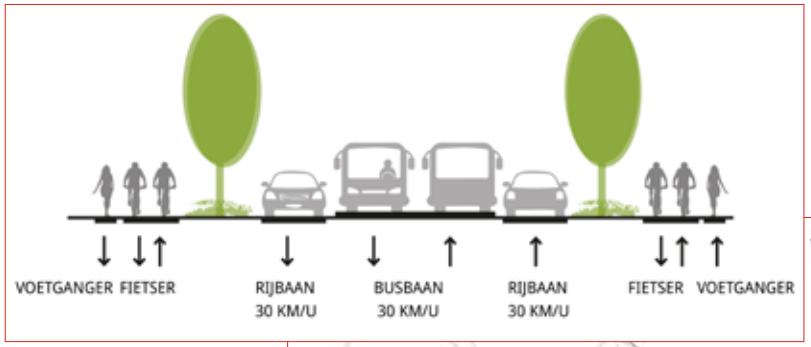
Boven: van Zijstweg naar het noorden
Midden: van Zijstweg naar het zuiden
Onder: Nelson Mandelabrug

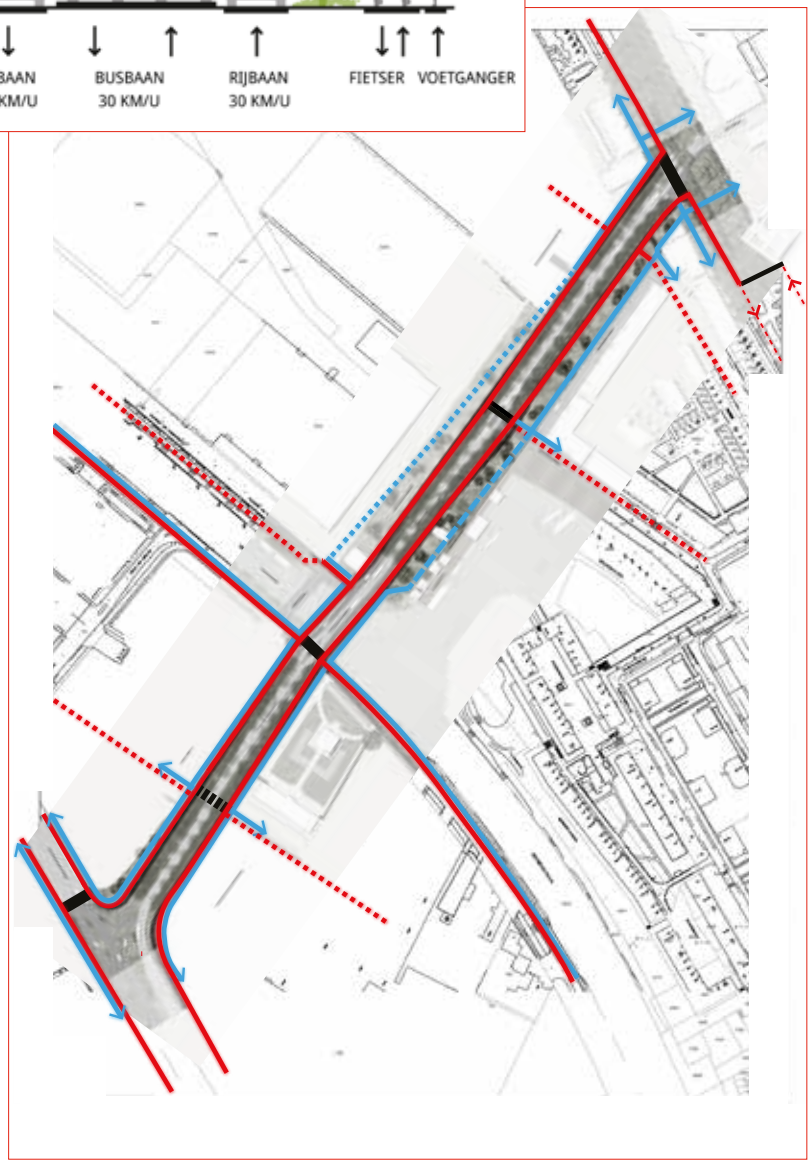
2.2 Huidige situatie

De weg voelt nu aan als de achterkant van de stad, door het rommelige beeld met hekken, loodsen en leegte. De Veilinghaven heeft het karakter van een werkhaven met bijbehorende historische gebouwen met een oriëntatie op het water. Bijzondere plekken zoals cultuurhistorisch erfgoed, horeca en woonwijk keren zich af van de straat en zijn daarmee verborgen. Juist de combinatie van deze elementen hebben de potentie om deze plek te maken tot een stedelijk gebied met veel allure.

De huidige weg bestaat uit 2x1 rijbanen waar zowel de bussen als auto's rijden. Via de Nelson Mandelabrug gaat de Dr. M.A. Tellegenlaan bij het Merwedekanaal over in de Van Zijstweg. Aan de zuidzijde liggen een twee-richtingen fietspad en een voetpad die op de Kanaalweg een belangrijke langzaam verkeersroute (hoofdfietsroute) kruisen. Daarnaast ontsluit het tracé meerder inritten en wegen.

Over de hele lengte van de weg ligt een groenstrook tussen rijbaan en fietspad met een bomenrij die over een groot stuk onderbroken is. Aansluitend ligt een brede groenzone die een paar keer per jaar door de buurt gebruikt wordt voor evenementen en ligt de hovenierswoning met tuin. Aan de noordkant liggen tussen de voorzieningen van de Jaarbeurs en de weg bermen in verschillende breedtes en her en der een boom. Aan het voetpad van de Dr. M.A. Tellegenlaan grenst Villa Jongerius met haar tuin die als ensemble een rijksmonument zijn.





Voetganger/wandelpad/
stoep 2.00m

Brede stoep/plein/kade

Voetganger/wandelpad op
terrein Jaarbeurs, nader uit
te werken in masterplan
Jaarbeurs

Vrijliggend fietspad twee
richtingen 3.50m
(bij trafo 3.00m)

Fietser op rijbaan

Voetganger oversteek
(mindervalide toegankelijk)

Fiets/voetganger oversteek
(mindervalide toegankelijk)

Afbeelding boven:
Principeprofiel busbaan
middenligging

Afbeelding onder:
Overzicht van de routing

3 Toekomstige situatie

Met de ontwikkeling van het westelijk deel van het stationsgebied breidt de huidige binnenstad zich uit. Deze uitbreiding moet een toonbeeld worden van een gezonde, duurzame stad. Langs de Dr. M.A. Tellegenlaan, op het voormalige Defensieterrein, komt straks een nieuwe woonwijk. Aan de andere kant van deze weg een grote ruimte met parkeerplaatsen en fietsparkeren van en voor de Jaarbeurs en de stad. Vanaf deze ruimte rijdt straks het expeditieverkeer van de Jaarbeurs via de nieuw te bouwen expeditiebrug naar de Jaarbeurshallen. Aan de noordzijde van de Van Zijstweg komen de nieuwe hallen van de Jaarbeurs straks op meer afstand in een groene multifunctionele omgeving. Tussen de Jaarbeurshallen en de Croeselaan (waar nu een parkeerplaats is) komt de nieuwe wijk Beurskwartier.

Dit betekent dat de Dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg wegen worden in een hoog stedelijk binnenstadgebied met kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte van aanliggende gebieden. Deze status is bepalend geweest in de ontwerpkeuzes in het IPvE/FO. Met dit ontwerp is het mogelijk om een belangrijke ontsluitingsroute van en naar het stationsgebied te maken voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) ingepast in de lokale infrastructuur. Daarin krijgen niet alleen fietser en voetganger een goede en veilige route in het gebied, maar ook de auto. Het is een compact ontwerp dat goed past bij de allure van een binnenstad waarbij de bereikbaarheid van het omliggende gebied goed gewaarborgd is.

In het midden van beide wegen ligt de busbaan (twee richtingen), daarnaast één rijstrook per rijrichting en fietspaden (tweerichtingen) aan beide zijden. Aan de zuidkant komt een voetpad en er zijn goede en veilige oversteken voor fiets en voetganger. Tussen de rijbaan en het fietspad komt een berm met bomen. Dit is goed voor de leefbaarheid en uitstraling en werkt bovendien snelheidsremmend, in die zin dat het profiel (vrije zicht) enigszins versmald. De maximum snelheid wordt 30 km/uur voor auto én bus. De hovenierswoning blijft staan en Villa Jongerius komt goed tot zijn recht. De Nelson Mandelabrug blijft behouden en aan beide kanten verbreed met een fietspad en voetpad.

4 Voorlopig Ontwerp maaiveld

4.1 Ontwerpproces

De volgende optimalisaties, wijzigingen en nadere detaillering zijn gedaan om het FO uit te werken in een VO:

- Het kruispunt Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan is compacter vormgegeven. Dit komt ten goede aan verkeersveiligheid, ontruimingstijd van het kruispunt en ruimtelijke kwaliteit.
- De fietsoversteek over de Overste den Oudenlaan van het nieuwe fietspad aan de noordzijde van de Dr. M.A. Tellegenlaan is beter ingepast voor een meer directe verbinding op het fietsnetwerk.
- Een logisch overgang van 50 naar 30 km zone is bepaald op de Dr. M.A. Tellegenlaan na het kruispunt. Snelheidsremming wordt bekrachtigd door de inrichting, een compactere kruising en verkeersmaatregelen.
- De inpassing van de bushalte en de oversteek naar en van de bushaltes is geoptimaliseerd ten bate van comfort en veiligheid voor de HOV. Hiermee zijn de bushaltes beter aan te rijden en door de rechte (in plaats van schuine) oversteek is het oversteken veiliger geregeld.
- De asverspringing van de busbaan bij de kruisvlakken zijn vloeiender vormgegeven, zodat het voor de bus comfortabeler rijden is.
- Bij de oversteek over de Kanaalweg is de opstelruimte van de fietsers iets verruimd (breedte).
- De oversteek ter hoogte van de Veilinghavenkade is verbeterd zodat de oversteekbaarheid voor de fietser verbeterd is.
- De kruispunten zijn verkeerskundig uitgedetailleerd, en ingericht als verkeersplateau met 30 kilometer per uur drempel zodat ze snelheidremmend werken. Er is hier sprake van potentiele conflictpunten, waar weggebruikers geattendeerd moeten worden op potentieel kruisend langzaam verkeer.
- De autorijbaan worden bij de kruispunten verhoogd zodat ze op gelijke hoogte als busbaan ligt.
- De beplanting en verlichting is uitgedetailleerd.
- De ruimtelijke inpassing van de onderdoorgang is uitgewerkt, waarbij aan de civieltechnische constructie ruimtelijke kwaliteit is toegevoegd.
- Toegankelijkheid voor mensen met een beperking (Agenda 22).
- Oplossingen in relatie tot infiltratie, het afkoppelen van regenwater van het riool.

De verbeteringen die doorgevoerd zijn tijdens de ter visie legging van het VO:

- Het ontwerp bus en rijbaan is aangepast voor rijbaanbreedtes, bochten (rijcurves) en minder ‘slingers’ (boogstralen). Dit naar aanleiding van de nadere afstemming met de provincie. De aanpassingen zijn gunstig voor de doorstroom en het comfort voor auto en bus en bereikbaarheid voor nood - en hulpdiensten.
- Het alignement van de busbaan ter plaatse van de kruising Kanaalweg / Dr.M.A. Tellegenlaan is verbeterd.
- De entree vanaf het fietspad naar de shared space voor de Villa is verbeterd voor de fietser, voetganger en nood en hulpdiensten.
- Na afstemming met de raakvlakprojecten Defensieterrein en Busbaan Transwijk, en na afstemming met de provincie, is de markering van het ontwerp van het kruispunt Overste den Oudenlaan / Dr.M.A. Tellegenlaan aangepast omdat bussen va nde Europalaan pas op de Dr. M. A. Tellegenlaan invoegen.
- Er is een bebordingsplan en verkeerslichtenplan gemaakt inclusief verbeterde wegmarkering.
- De inpassing van de bomen is exacter bepaald, zodat ze goed kunnen groeien, niet hinderlijk of in het zicht staan en de wortels geen problemen veroorzaken.
- Het kruispuntontwerp Van Zijstweg/ Croeselaan is geactualiseerd zodat die aansluit op het laatste ontwerp Croeselaan.
- Er is een nadere invulling gegeven van het materiaal van de trottoirs zodat de openbare ruimte aansluit bij het stationsgebied (Alluregebied) en er samenhang ontstaat. Dit betekent dat de trottoirs langs Van Zijstweg worden uitgevoerd in gebakken klinkers.
- Door de fietspaden te laten afwateren in de groene bermen en het creëren van waterberging door de aanleg van het infiltratieriool, is per saldo de capaciteit van waterberging van het systeem toegenomen met ca. 165 m3. Hierdoor wordt er minder schoon regenwater in het riool voor zuivering aangeboden en gaat het verdroging van de bermen tegen. De stad wordt zo meer klimaatbestendig.
- Mede op verzoek van het bewonerscomité Van Zijstweg, is de uitvoegstrook rechtsaf richting Veilinghaven iets ingekort ten gunste van de groenstrook (gras) bij de Hovenierswoning.

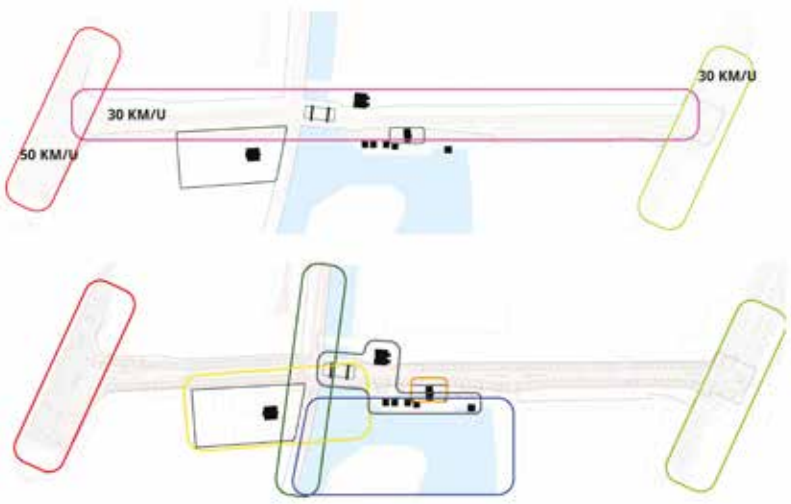
Waar relevant zijn de wijzigingen per kruispuntontwerpen meer in detail toegelicht in paragraaf 4.2.3.

4.2 Ontwerptoelichting

4.2.1. Algemene ontwerpprincipes

Busbaan Dichterswijk is een ontsluitingsroute van en naar het stationsgebied en verbindt de Overste den Oudenlaan met de Croeselaan. Beide gebieden hebben een eigen uitstraling, de Overste den Oudenlaan wordt gedomineerd door de verkeerskundige functie en het 50 km/uur regime, terwijl het tracé aansluit bij het Stationsgebied met een menselijke maat, een 30 km/uur regime, cultuurrijke elementen en tuinachtig karakter. Langs busbaan Dichterswijk staan de hovenierswoning en de Villa Jongerius, beide ondersteunen het buurtkarakter en geven identiteit aan de weg.

De weg is in het bomenstructuurplan aangeduid als stadslaan en krijgt deze identiteit door de aanplant van een bomenlaan en beplante bermen. In het ontwerp is gekozen voor een smal wegprofiel om de ruimte voor groene bermen met bomen zo groot mogelijk te maken. De bomen zijn in het profiel geplaatst tussen de rijbaan en het fietspad zodat er een natuurlijke barrière ontstaat tussen de auto en fietser. De toevoeging van deze bomenlaan op deze plek draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit en werkt snelheidsremmend omdat het profiel visueel versmald. Bovendien sluit de toevoeging van een bomenlaan aan op het verbeteren van de ecologische en stedelijke klimatologische vitaliteit van de Dichterswijk. De juiste beplantingsmix op de juiste locatie in de bermen benadrukt het karakter van een 30 km/uur zone en attendeert de weggebruiker op de oversteekpunt.



Afbeelding:
Tracé in relatie tot haar context

Voor de verlichting is gezocht naar een goede verlichting van de busbaan, in combinatie met een sobere, parkachtige verlichting voor de fiets,- en voetpaden. Dit type verlichting versterkt het karakter van een stadslaan.

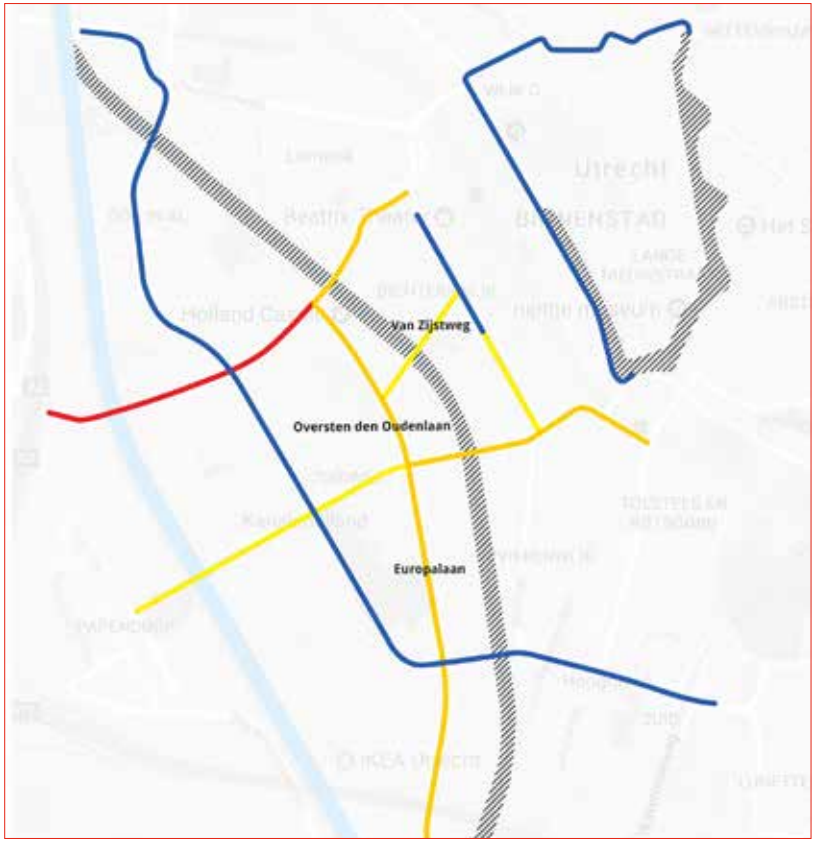
De busbaan ligt in het midden en iets verhoogd. Bij de kruisingen wordt ook de rijbaan van de auto verhoogd, zodat de oversteekpunten op gelijk niveau liggen. Hierdoor worden weggebruikers geattendeerd op potentieel kruisend (langzaam) verkeer. Bij alle fietsoversteekpunten is een middeneiland tussen de busbanen opgenomen.
De banden tussen de berm, rijbaan en busbaan zijn zodanig dat deze het profiel van 30 km/uur benadrukken (voldoende breed en/of schuin).

4.2.2 Ontwerpkeuzes

Soort beplanting en bomen

De Iepenlaan (Ulmus x hollandica) langs de Europalaan wordt bij de realisatie van busbaan Transwijk doorgetrokken naar de Overste den Oudenlaan. Langs de busbaan Dichterswijk wordt gekozen voor een duurzame bomenrij gemaakt van een mix van drie soorten Linden (Tilia americana, Tilia cordata en Tilia tomentosa) die in contrast staat met de Iepenlaan. De Linde heeft een ovale / ronde vorm en is een veel toegepaste en sterke straatboom die daarnaast ook bijvriendelijk is. De bomen worden niet midden in de berm maar juist meer tegen het fietspad aan geplant vanwege overhangende takken in relatie tot de hoog autoverkeer. De groeiomstandigheden in de bermen worden geoptimaliseerd door bomengranulaat aan te leggen. Hiermee wordt wortelopdruk voorkomen.
De bermen krijgen een cultuurrijke uitstraling met een bloemrijke mix van grassen en vaste planten en vormt daarmee een overgang tussen het ingezaaide kruidachtige grasmengsel langs de Overste den Oudenlaan en

de tuinachtige beplanting van de Croeselaan. Ter plaatse van de oversteekpunten wordt de beplantingsmix versoberd en worden lagere soorten toegepast. De beplanting wordt zo dicht mogelijk tegen de rijbaan aangezet voor een visueel snelheidsremmend effect. De definitieve beplantingsmix wordt in een later stadium bepaald in overleg met de beheerder.

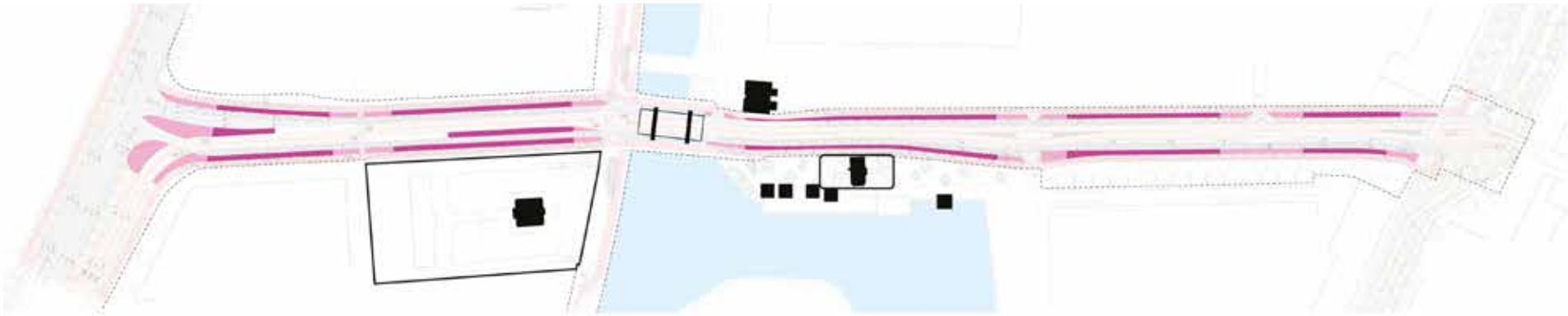


Afbeelding links:
Toekomstige boomsoorten

Afbeelding rechtsboven:
Bomenstructuurkaart Utrecht en Principeprofiel Stadslaan

Afbeelding rechtsmidden:
Stadslaan met boomsoort Ulmus x hollandica

Afbeelding rechtsonder:
Profiel ter hoogte van de Groenmarktstraat



-De juiste beplantingsmix attendeert de weggebruiker op oversteek-punten. Een consistent gebruik en goed beheer is cruciaal voor de juiste beleving.
-Beplanting zo dicht mogelijk tegen de rijbaan.

Overste den Oudenlaan

-Bermen hebben een natuurlijke uitstraling door het in te zaaien met een kruidenmengsel.
-Ter plaatse van kruisingen regelmatig maaien
-Boomtype Ulmus-x-hollandica.

Busbaan Dichterswijk - oversteken

-Bermen hebben een cultuurlijke uitstraling met een bloemrijke mix van grassen en vaste planten
-Ter plaatse van oversteken een versoberd assortiment.
-Beplanting bermen zo dicht mogelijk tegen de rijbaan aangeplant.
-Boomtype Tilia mix.

Busbaan Dichterswijk - overige bermen

Croeselaan

-Bermen hebben een cultuurlijke tuinachtige uitstraling.
-Assortiment beplanting en bomen (zie project Croeselaan).

Materiaal

Het fietspad wordt uitgevoerd in rood asfalt. De rijbaan bestaat uit zwart asfalt. De busbaan wordt uitgevoerd in standaard roodgekleurd beton dat aansluit op busbaan Transwijk. Tussen het fietspad en het voetpad komt een betonband van 10 cm breed met een klik van 5 cm. Tussen de rijbaan en de berm wordt gebruikt gemaakt van een grijze trottoirband van 30 cm. Tussen de busbaan en de rijbaan ligt een grijze betonnen geleideband van 22,5 cm breed. De trottoirs langs het tracé Van Zijstweg worden uitgevoerd in de klinkerbestrating die wordt toegepast in het Stationsgebied (Alluregebied). De trottoirs langs het tracé Dr. M.A. Tellegenlaan wordt uitgevoerd in betontegels.

Merwedekanaalzone: Het materiaalgebruik van voetpad en fietspad van de shared space zone voor de Villa Jongerius is vooralsnog hoogwaardige betontegels met een toplaag (zie referentie pagina 29). Het fietspad in de onderdoorgang en bovenlangs langs het Jaarbeursterrein wordt vooralsnog uitgevoerd in rood asfalt en het voetpad in klinkers. De definitieve materiaalkeuze wordt bepaald zodra de ontwerpprincipes van de Merwedekanaalzone verder zijn uitgewerkt.

Verlichting

De busbaan en rijbaan worden verlicht door middel van masten in de berm. Bij voorkeur door het Selux Discera 600 armatuur dat ook wordt toegepast bij de Croeselaan. Het armatuur wordt geplaatst op een 8,00 meter hoge conische mast.

Busbaan
De busbaan wordt uitgevoerd in standaard roodgekleurd beton dat aansluit op het vervolg van de busbaan.

Geleideband busbaan
In het geval de busbaan aansluit op een rijweg wordt gebruik gemaakt van een RWS geleideband 22.5cm breed, kleur grijs

Fietspad
Het fietspad wordt uitgevoerd in rood asfalt.

Band fiets/voetpad
Tussen fiets/voetpad wordt een betonband van 10cm breed toegepast met een klik van 5cm.

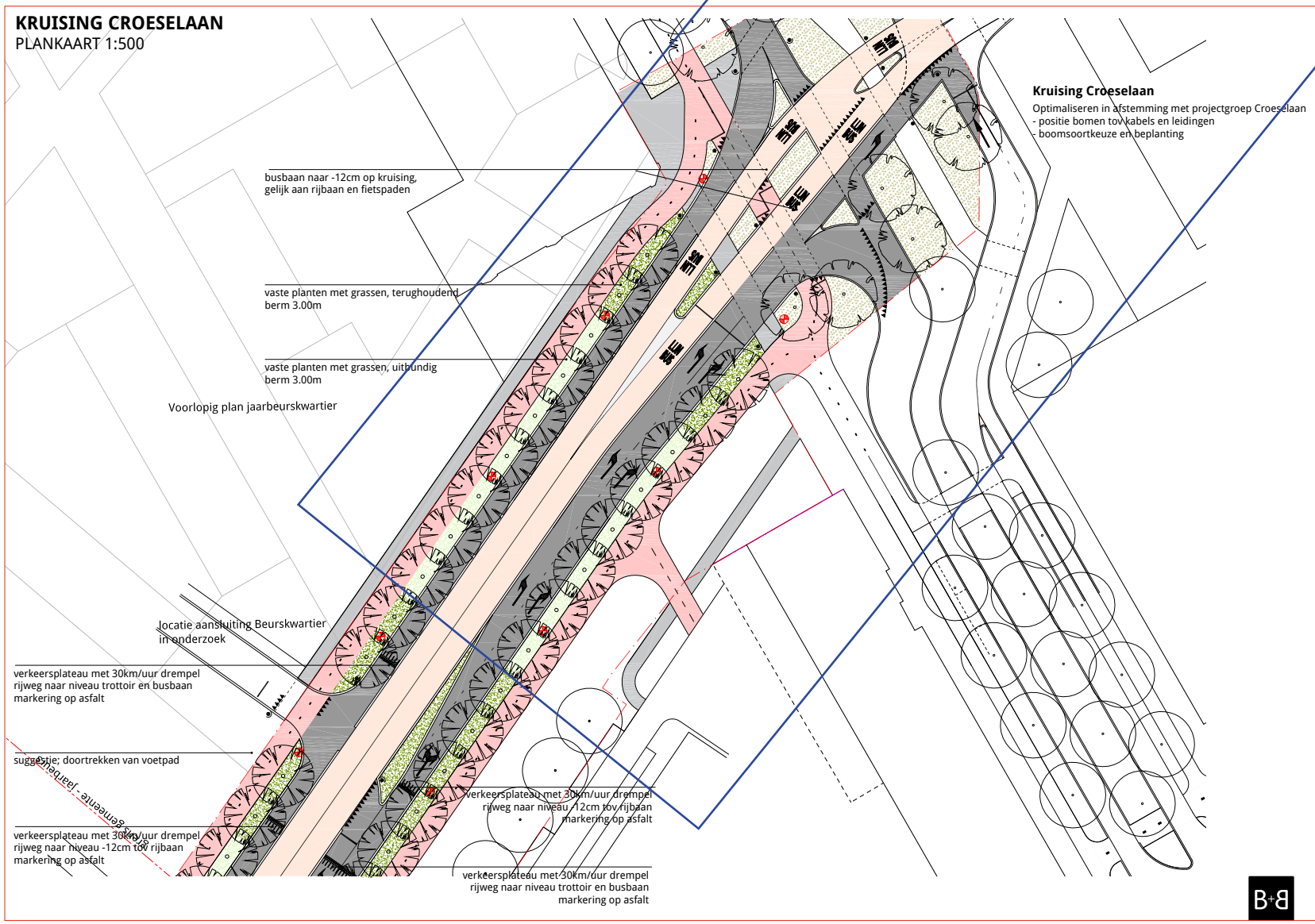
Rijbaan
Voor de rijbaan bestaat uit asfalt. Belijning tussen rijbanen 1-3 streep, belijning tussen links,- en rechtsafslaand 1-2 streep.

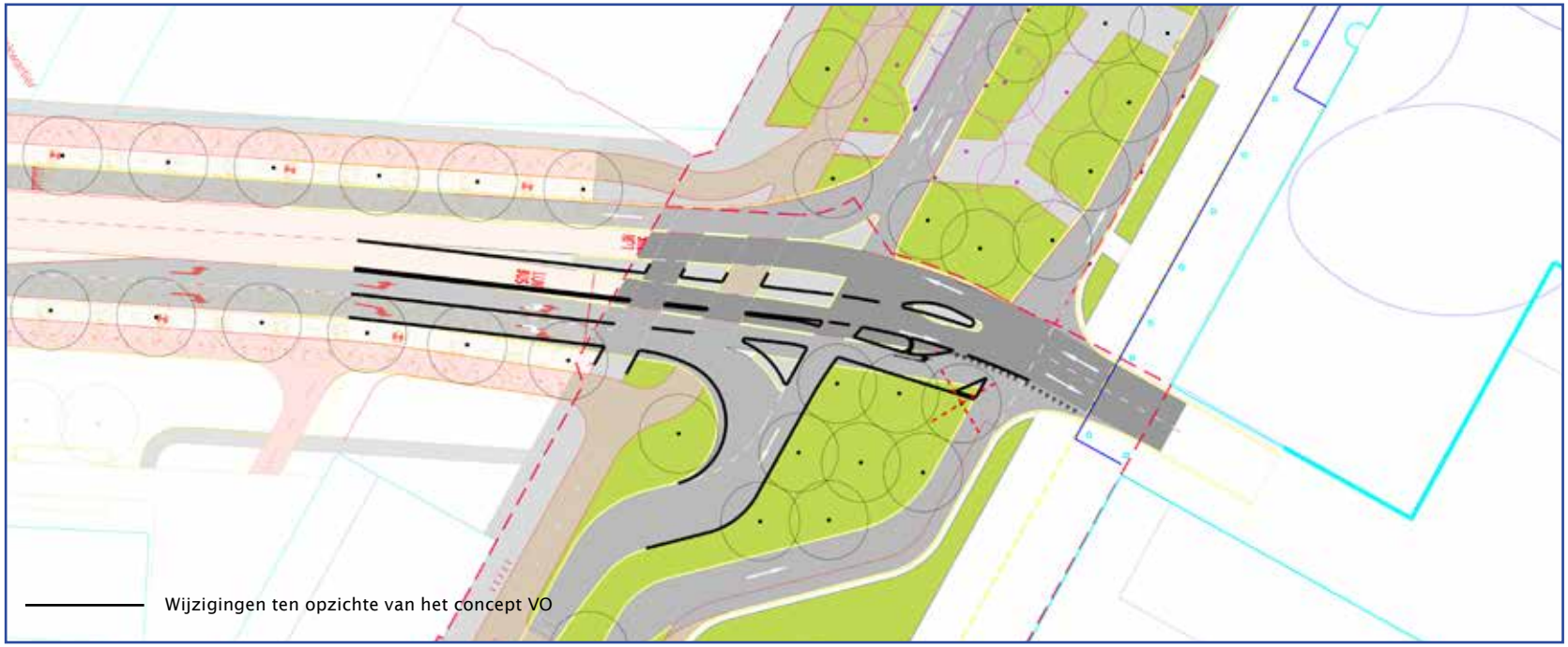
Band rijbaan
Tussen rijbaan en berm wordt gebruik gemaakt van een trottoirband 30cm, kleur grijs.

Verlichting Croeselaan
armatuur: Selux Discera 600
mast: type 1/2 aluminium conisch, diam. 177/76 mm, hoogte 8.00 m, kleur RAL 7016, hoh 30m
uithouder: type Utrecht, code BAKUCE, hoogte 8.00m, kleur RAL 7016

Verlichting busbaan Dichterswijk
voorkeursarmatuur: Selux Discera 600
mast: type 1/2 aluminium conisch, diam. 177/76 mm, hoogte 8.00 m, kleur RAL 7016, hoh 30m
uithouder: type Utrecht, code BAKUCE, hoogte 8.00m, kleur RAL 7016

Afbeelding:
Uitwerking kruising
Croeselaan
Blauw kader:
kaartuitsnede pagina 17;
actualisatie kruispunt





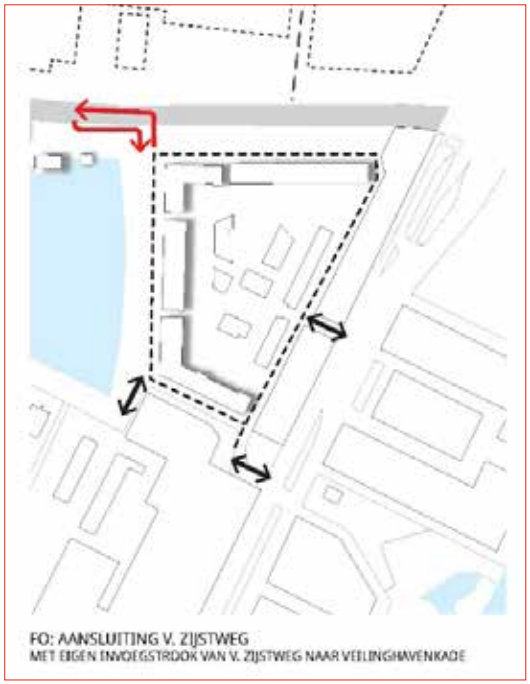
4.2.3 Toelichting per wegvak

Kruising Croeselaan

Het kruispunt van Zijstweg/Croeselaan/Valeriusbaan wordt geregeld met verkeerslichten. De busbaan komt op deze kruising op hetzelfde hoogteniveau als de overige rijbanen. Het kruispunt faciliteert het busverkeer van de Valeriusbaan naar zowel de Croeselaan Noord als Zuid en vice versa.
Het ontwerp van het kruispunt sluit aan beide zijden aan op het ontwerp van de Croeselaan. Ter hoogte van het kruispunt verspringt het profiel van de Croeselaan. Bij Croeselaan Zuid is er (vanaf de oversteek) aan beide zijden een éénrichtingen fietspad, bij Croeselaan Noord aan één zijde (westzijde) een tweerichtingen fietspad. Daarnaast hebben fietsers komend vanaf Croeselaan Zuid de mogelijkheid om door te rijden op de rijbaan en dus met het autoverkeer mee te rijden richting Jaarbeursplein (bv naar de Moreelsebrug). Het kruispuntontwerp Van Zijstweg/ Croeselaan is geactualiseerd zodat die aansluit op het laatste ontwerp Croeselaan. Dit ontwerp wordt nog verder uitgewerkt en kan op details nog wijzigen.

Kruising P3 / Beurskwartier

De nieuwe woonwijk Beurskwartier krijgt een aansluiting aan de Van Zijstweg en deze aansluiting is tussen 2020 en 2023 nog de ontsluiting voor het huidige parkeerterrein P3. De belangrijkste richting om te faciliteren is van en naar de Dr. M.A. Tellegenlaan. De richting naar de Croeselaan wordt niet mogelijk gemaakt omdat deze richting van ondergeschikt belang is. Daarbij zou het verkeer dat vanuit het Beurskwartier naar de Croeselaan wil, een autorijbaan én twee busbanen oversteken. Dit komt niet ten goede aan de doorstroom voor auto en bus en de verkeersveiligheid.

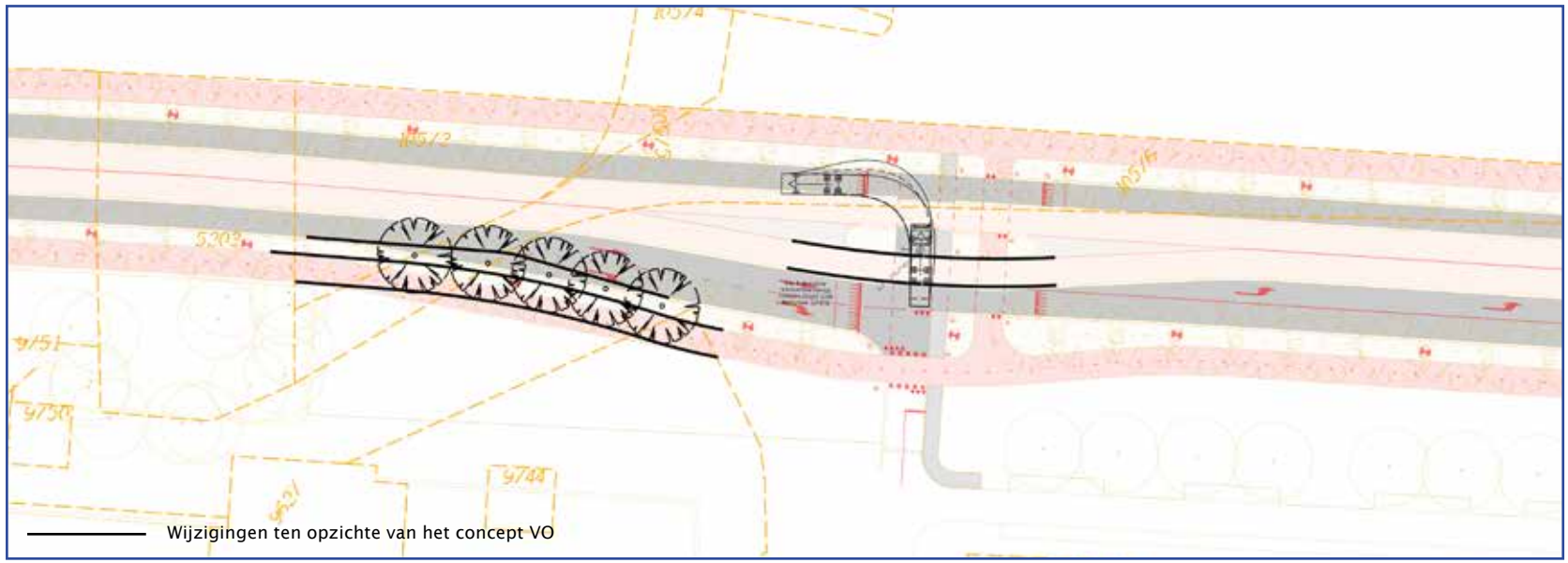


Afbeelding boven:
Aansluiting Van Zijstweg

Afbeelding rechts:
Uitwerking kruising Veilinghavenkade
Blauw kader:
kaartuitsnede pagina 19;
actualisatie kruispunt

KRUISING VEILINGHAVENKADE
PLANKAART 1:500

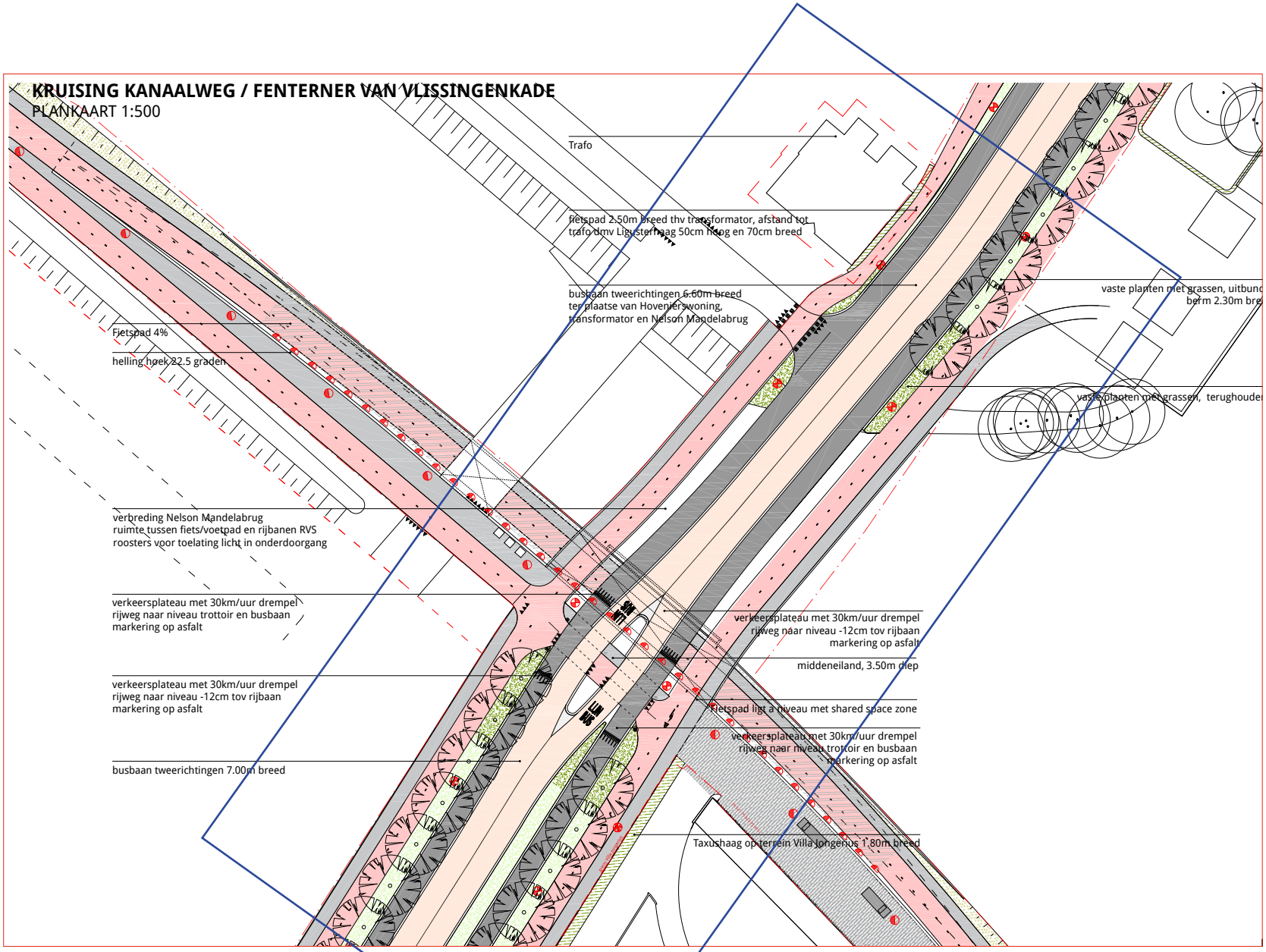
verkeersplateau met 30km/uur drempel, rijweg naar niveau trottoir en busbaan, markering op asfalt
verdrijvingsvlak, markering op beton
verkeersplateau met 30km/uur drempel rijweg naar niveau -12cm tov rijbaan markering op asfalt
busbaan tweerichtingen 7.00m breed
busbaan tweerichtingen 6.60m breed ter plaatse van Hovenierswoning, trafo en Nelson Mandelabrug
verkeersplateau met 30km/uur rijweg naar niveau -12cm tov rijbaan middeneiland, 3.50m diep
verkeersplateau met 30km/uur rijweg naar niveau -12cm tov rijbaan
verkeersplateau met 30km/uur drempel rijweg naar niveau trottoir en busbaan markering op asfalt
verkeersplateau met 30km/uur drempel betonnen inritbanden
vaste planten met grassen, terughoudend berm 3.00m
vaste planten met grassen, uitbundig berm 3.00m breed
Ligusterhaag 0.80m breed, 50 cm hoog tussen Hovenierswoning en fietspad
fietspad 3.50m breed, asfalt met rode toplaag
Hovenierswoning
suggestie: bijenhouderij en buurtfunctie



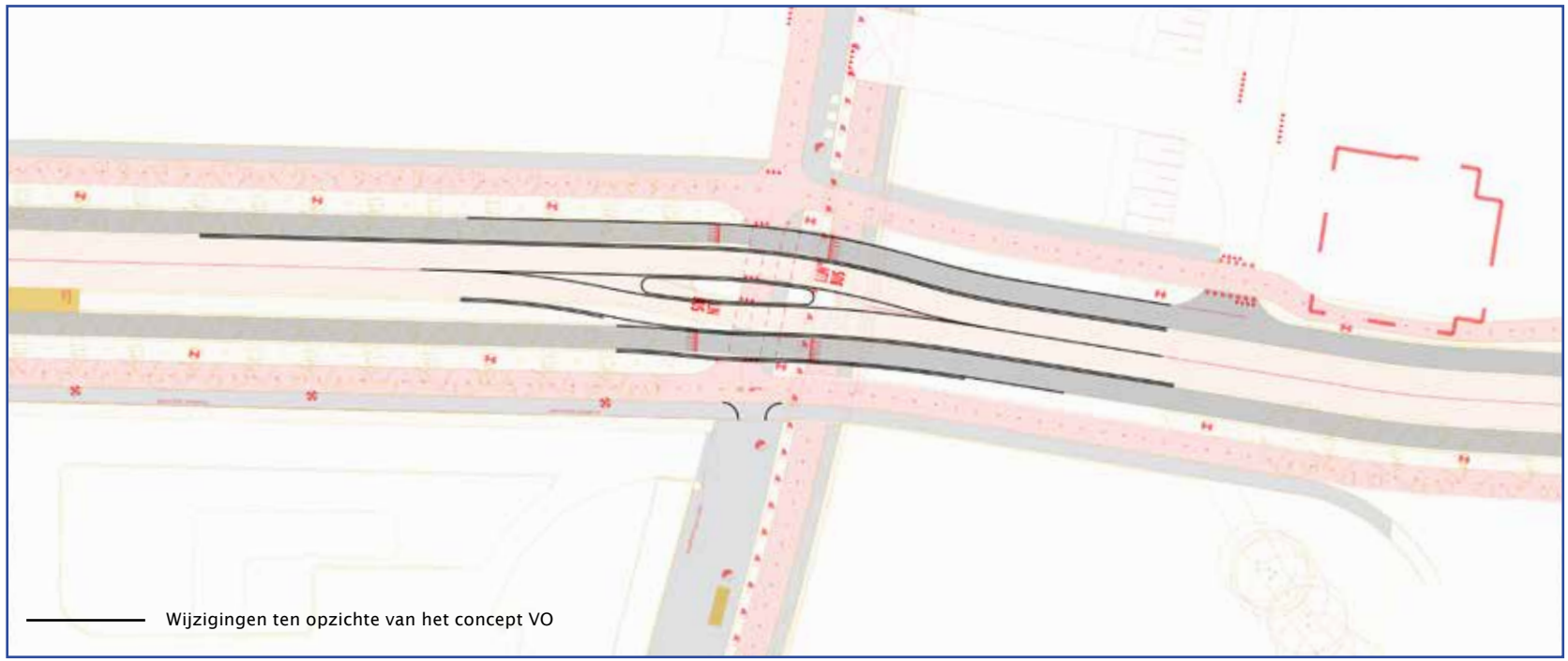
Kruising Veilinghavenkade

De ontsluiting van fiets,-voet en autoverkeer vanuit de Veilinghavenkade, verloopt via de oversteek met in het midden van de busbaan een ruime opstelruimte voor fietsers en voetgangers. Op dit kruisvlak komt het autoverkeer op hoogte met het fiets/voetverkeer en de busbaan door plateau's te introduceren in het wegvlak. Op het asfalt wordt een drempelmarkering aangebracht. Ruimschoots voor en na de kruising wordt een minder dicht assortiment beplanting aangeplant zodat dit de weggebruiker extra attendeert op de aanwezigheid van een kruising of oversteek. Er is een ruime rechtsaffer opgenomen vanaf de hovenierswoning de Veilinghavenkade in, zodat afslaand verkeer het doorgaand verkeer niet belemmert. Mede op verzoek van het bewonerscomité Van Zijstweg, is de uitvoegstrook rechtsaf richting Veilinghaven iets ingekort. De opstelruimte is nog steeds voldoende en er ontstaat zo iets meer ruimte voor de groenstrook (gras) bij de Hovenierswoning. Dit draagt bij aan de ambitie van de realisatie van een groene stadslaan met een maximum snelheid van 30 km per uur.

Voor de hovenierswoning wordt de breedte van de busbaan gereduceerd van 7.10m naar 6.60m en versmallen de bermen naar 2.30 meter.
Zo kan de hovenierswoning worden behouden, waarbij ook de bomenlaan voortgezet kan worden en er een ruimte van 1.00 – 1.20m overgehouden wordt tussen het fietspad en de gevel. In deze ruimte wordt een lage haag van 50cm hoog aangeplant.



Afbeelding:
Uitwerking kruising kanaalweg / Fentener van Vlissingenkade
Blauw kader:
kaartuitsnede pagina 21; actualisatie kruispunt



Kruising Kanaalweg / Fentener van Vlissingenkade

Langs het trafogebouw van Stedin is beperkt ruimte beschikbaar om het profiel in te passen. Het tweezijdige fietspad wordt daarom op dit stuk versmald van 3.50 meter naar 2.40 meter. Direct langs het trafogebouw wordt een lage haag van 50cm hoog en 70cm breed geplaatst. De berm tussen fietspad en rijbaan versmalt van 2.30 naar 0.90m breed.

Kanaalweg

Op het kruispunt Kanaalweg / Dr. M.A. Tellegenlaan komen veel fietsstromen uit verschillende richtingen samen. In de huidige situatie maakt de grootste stroom (de helft) een afslaande beweging, de rest gaat rechtdoor (27%) over de Kanaalweg of rechtdoor (23%) over de Dr. M.A. Tellegenlaan – Van Zijstweg. In de toekomst is aan beide zijden van de weg een vrijliggend fietspad. Dit maakt het gebruik van het kruispunt anders dan nu. De verwachting is dat er minder overstekende fietsers zijn omdat, uiteraard afhankelijk van eindbestemming, fietsers aan één kant van de weg kunnen blijven. Daartegenover staat dat woningbouwontwikkelingen in de omgeving (Merwedekanaal en Beurskwartier) het totaal aantal fietsers zal toenemen. Daarom is in het FO gekozen voor zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse kruising.

Afbeelding boven:
Profiel ter hoogte van Trafo-gebouw

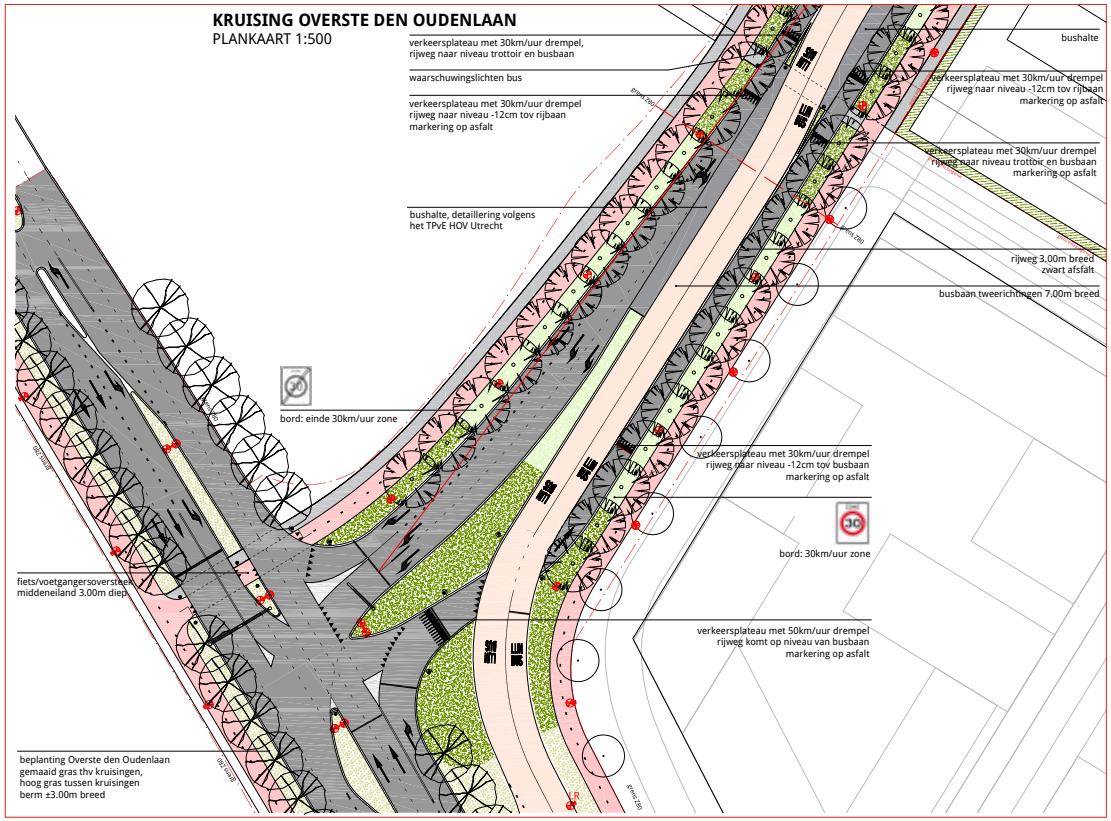
Afbeelding onder:
Profiel ter hoogte van Doctor M.A. Tellegenlaan

Bij de Kanaalweg is vanaf de Van Tellegenlaan geen afslaande beweging voor autoverkeer van/naar het zuiden en van/naar het noorden meer mogelijk. Dit maakt deze kruising verkeersveiliger en is gunstig voor de doorstroom. Het alignement van de busbaan ter plaatse van de kruising Kanaalweg / Dr.M.A. Tellegenlaan is verbeterd. Op dit punt is een juiste inpassing binnen de dwangpunten van de brug en gronden van de Jaarbeurs en de Villa Jongerius bepalend. Het kruispunt is aangepast op de juiste rijbaanbreedtes en curves. Consequentie is dat het middeneiland voor de fietsers van 3.5 meter teruggebracht is naar 3.2 meter. De breedte van 3.20 is nog steeds ruim voldoende veilig voor wachtende fietsers. De entree vanaf het fietspad naar de shared space voor de Villa is aangepast zodat het voor de fietser duidelijker is dat de fietsroute hier doorloopt. Ook is de entree beter toegankelijk gemaakt voor nood- en hulpdiensten bij calamiteiten

Het gebied tussen de Villa Jongerius en de onderdoorgang wordt ingericht als shared space zone die multifunctioneel gebruikt wordt door fietsers, voetgangers en incidentele autobewegingen naar de Villa, waarbij de inrichting ook duidelijk maakt dat dat de (doorfiets-) route hier doorloopt. Ter hoogte van Villa Jongerius worden geen bomen geplaatst om het zicht naar de Villa Jongerius zo open mogelijk te houden. Enkele robuuste houten banken op deze zone benadrukken de verblijfskwaliteit en sluiten aan bij de uitstraling van het Merwedekanaal. De shared space zone sluit aan op het fietspad.

Oversteek halte Dr. M.A. Tellegenlaan

De oversteek ter hoogte van de bushalte ligt op een verhoogd plateau en is geoptimaliseerd voor voetgangers (al dan niet met kinderwagens) en rolstoelgebruikers, door de oversteek haaks op de busbaan te situeren. Zowel in de halte als in de oversteek is in alle gevallen een vrije ruimte beschikbaar van 1.50 x 1.50m voor rolstoelgebruikers. Ook is met de ligging van de bushaltes ten opzichte van elkaar geschoven zodat het voor de bus comfortabeler is om aan te rijden.



Afbeelding:
Uitwerking kruising
Overste den Oudenlaan

Kruising Overste den Oudenlaan

De aansluiting van de Dr. M.A. Tellegenlaan op de Overste den Oudenlaan is compacter gemaakt zodat de ontruimingstijden zijn verbeterd. De overgang van 50km/uur regime naar 30km/uur regime wordt verduidelijkt door de introductie van een contrasterend type beplanting gevolgd door de aanplant van een Lindelaan. De rijbaan vanaf de Overste den Oudenlaan wordt op hoogte gebracht met de busbaan waarna een 30km/uur snelheidsbord in de berm staat. Na het verkeersbord ligt een 30km/uur drempel zodat de overgang van 50km/uur naar 30km/uur soepel verloopt en de rijbaan naast en lager dan de busbaan komt te liggen.
Na afstemming met de raakvlakprojecten Defensieterrein en Busbaan Transwijk, en na afstemming met de provincie, is besloten dat de bussen komend vanaf de Europlaan niet bij entree van Defensieterrein, maar bij de kruising op de Dr. M.A. Tellegenlaan de busbaan op gaan. De bussen rijden dus iets langer mee met het autoverkeer. In het ontwerp van het kruispunt Overste den Oudenlaan / Dr.M.A. Tellegenlaan is de markering hierop aangepast.

Voor de fietser en voetganger is een oversteek opgenomen in de kruising, die in het verlengde ligt van het tweerichtingen fietspad ten noorden van de busbaan. Tussen de twee rijrichtingen op de Overste den Oudenlaan is er een ruimte van 3.00m diep voor de fietser en voetganger beschikbaar, dit zorgt voor een optimale en veilige oversteek. Dit geldt overigens op alle kruispunten/oversteken.

4.3 Doorstroming

Net als bij het FO is ook voor dit VO de verkeersafwikkeling voor de auto en HOV gesimuleerd met een dynamisch verkeersmodel.

Doorstroom HOV

In het IPvE/FO was geconcludeerd dat de gemiddelde HOV snelheid tijdens de spits op het hele HOV traject van Vleuten tot Utrecht CS past binnen de subsidievoorwaarden. Samen met de provincie zijn in de afgelopen fase maatregelen afgesproken om de doorstroming van de bus verder te verbeteren. In het ontwerp zijn optimalisaties doorgevoerd die bijdragen aan een comfortabel HOV netwerk. De inpassing van de bushalte is verbeterd, de kruising Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan is compacter vormgegeven en de asverspringing van de busbaan bij de kruisvakken zijn vloeiender. Tijdens de optimalisatie van het VO zijn wederom enkele verbeteringen doorgevoerd.
In nauwe afstemming met de provincie vindt in de volgende fase een verdere optimalisatie plaats op het gebied van verkeersmanagement op dit traject én op de hele Zuidradiaal.

Onderdeel hiervan is de finetuning van de instellingen van de VRI's, waarbij de wachttijd bij VRI's voor bussen zoveel mogelijk wordt beperkt. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van KAR (Korteafstandsradio) waarmee bussen op afstand worden gedetecteerd en met zo min mogelijk vertraging de kruising kunnen passeren. Hiermee wordt beoogd om voor het merendeel van het busverkeer een groene golf te realiseren en werkt zo snelheidsremmend immers, harden rijden dan de aanbevolen snelheid betekent stoppen voor rood.

Tijdens het ontwerpproces is onderzocht of het mogelijk is om bij de bushalte een haltekom te realiseren, zodat de meeste bussen niet hoeven te wachten als de voorste bus stil staat bij een halte. Een haltekom is ruimtelijk inpasbaar binnen de plangrens, maar betekent dat voetpaden, fietspaden, bermen en rijbanen tot de minimale maat worden teruggebracht. Hierom wordt eerst gezocht naar oplossingen op het gebied van verkeersmanagement. Als dit niet werkt wordt een haltekom ontworpen (aan één of aan beide zijden) en aangelegd.

Doorstroom auto

Omdat er weinig wijzigingen in het ontwerp zijn, is de uitkomst van deze simulatie hetzelfde als bij het FO. De simulatie laat zien dat het verkeer in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen kan. In 2030, na realisatie van het Beurskwartier, kunnen in een gedeelte van de ochtendspits de auto's vanaf Van Zijstweg en Croeselaan Zuid niet in één keer door groen. Deze verkeersafwikkeling tijdens de spits past binnen het kader van het Mobili¬teitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving.

5 Voorlopig ontwerp Nelson Mandelabrug en onderdoorgang

In dit hoofdstuk zijn het ontwerpproces en de belangrijkste ontwerpuitgangspunten toegelicht. Ten grondslag hieraan ligt het “Voorontwerp verbreding Nelson Mandelabrug inclusief onderdoorgang’, opgesteld door RHDHV. Hierin zijn de technische aspecten verder in detail uitgewerkt.

5.1 Ontwerpproces

Het proces is gestart met het ophalen van eisen, wensen en uitgangspunten bij de stakeholders. Op basis van deze informatie is het beschikbare eisenpakket uit de fase Functioneel Ontwerp (FO) geactualiseerd naar een pakket van eisen dat voldoende is voor de Voorontwerpfase en een basis legt voor de fases daarna. Parallel is gestart met de visuele inspectie van de bestaande brug. Dit betrof het stalen val, het bewegingswerk en de betonnen aanbruggen. Ook is gekeken naar de geotechnische ondergrond. Op basis van deze gegevens is met experts met een breed kennisveld gekeken naar mogelijke oplossingen voor de verbreding van de Nelson Mandelabrug en de onderdoorgang. Om deze varianten goed te kunnen scoren op de overeengekomen en vastgestelde criteria is eerst verder gegaan met het herberekenen van het bestaande stalen val, het bewegingswerk en de beton constructie (aanbrug en landhoofd/L-wand). Tevens is besloten om de bestaande las tussen trog en dekplaat te analyseren aan de hand van een macro: stuk dek van ca. 20x20 cm met de aansluiting dekplaat en trog.

Met de bevindingen opgedaan met de (her)berekeningen en nadere analyse zijn de varianten, die uitgewerkt zijn tot schetsontwerpen, door de experts kwalitatief gescoord (Trade Off Matrix). Voor het bepalen van de onderlinge kostenverschillen zijn SO-ramingen gemaakt. Uit deze scoring zijn twee voorkeursvarianten naar voren gekomen en door de gemeente vastgesteld. Nadien zijn deze nader bekeken en is tot één voorkeursvariant gekomen. Deze voorkeursvariant is uitgewerkt tot een Voorontwerp. Het voorontwerp (VO) bestaat uit tekeningen van de integrale oplossing van de verbrede Nelson Mandelabrug en fiets-/voetgangersonderdoorgang, een VO-kostenraming en een ontwerpnotitie, met bijbehorende bijlagen, zoals eisenpakket, SO-ontwerpen, Trade Off Matrix, Onderzoeken, Herberekeningen, VO-tekeningen, VO-raming (incl. risicotabel) en Vergunningen.

5.1 Verbreding Nelson Mandelabrug

Bestaande situatie

De Nelson Mandelabrug is rond 1990 ontworpen en gebouwd als hefbrug. De afmeting van het stalen brugdek is circa 14 meter bij 15,5 meter (l x b) en de doorvaartbreedte is 12,95 meter (beton naar beton). Nabij de 4 hoekpunten van het dek staan torens waarop omloopwielen zijn bevestigd. Middels het bewegingswerk, in een kelder aan de noordoostzijde van de brug, kan het dek circa 4 m worden geheven. De kabels lopen middels kabel- en geleide wielen door het brugdek naar de overzijde van de doorvaart. De contragewichten bevinden zich boven het wegdek aan de voor- en achterzijde van het brugdek.
Qua constructieve opbouw bestaat het dek uit 3 hoofdliggers (per zijde 3 opleggingen), 5 dwarsdragers en een met trogliggers ondersteunde dekplaat. De dikte van de stalen dekplaat is 12 mm, de troggen zijn h.o.h. 600mm geplaatst. In dwarsrichting is het rijdek vlak. In langsrichting is het dek gekromd.
Uit het midden van het dek is een schamprand aangebracht als scheiding tussen de 2-strooks rijweg en het tweezijdig bereden fietspad.

Afweging voorkeursvariant nieuwe situatie

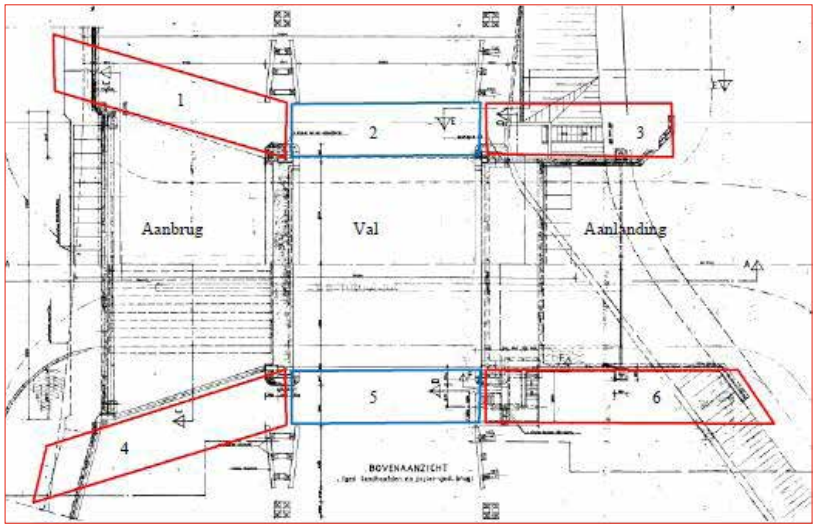
De volgende varianten voor de verbreding van de Nelson Mandelabrug zijn onderzocht en gewogen:

- Twee nieuwe vrijliggende beweegbare fietsbruggen (zonder bewegingswerk);
- Twee nieuwe vrijliggende beweegbare fietsbruggen met eigen bewegingswerk (torens en contragewicht);
- Aangepaste bestaande torens en contragewicht met uitbreiding bestaand dek van licht materiaal (VVK);
- Loopgeleiding aan bestaande torens met lichte dekken (Vezel Versterkt Kunsttof) ter verbreding;
- Nieuwe brug met scharnieren (bestaande torens en contragewicht verwijderen);
- Complete nieuwbouw.

De varianten zijn beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- Investeringskosten;
- Onderhoudbaarheid;
- Beschikbaarheid (operationeel): stremming wegverkeer;
- Beheer en onderhoud (LCC);
- (Verkeers)veiligheid in de gebruikersfase;
- Geluid(reductie) ten opzichte van de bestaande situatie;
- Machine veiligheid;
- Duurzaamheid / CO2 (reductie);
- Uitvoer-/faseerbaarheid/hinderbeperking;
- Esthetica.

Op basis hiervan is ervoor gekozen om de variant “Aangepaste bestaande torens en contragewicht met uitbreiding bestaand dek van licht materiaal (VVK)” uit te werken in een VO. Deze variant heeft de beste prijs-kwaliteits-verhouding, mede omdat de brug nog niet aan zijn einde levensduur is en op sterkte voldoet. De goedkoopste variant is de vrijliggende fietsbrug zonder bewegingswerk. Groot nadeel is dat je hiervoor een kraan op de kant nodig hebt om de brug te openen. Dit is niet acceptabel en rendabel bij het aantal keren per jaar dat de brug open gaat. De meest betrouwbare variant qua onderhoudbaarheid, beheer en onderhoud en machine veiligheid is een geheel nieuwe brug, maar deze heeft de hoogste investeringskosten en scoort laag op duurzaamheid omdat de huidige brug nog niet is afgeschreven en scoort slecht op uitvoerbaarheid, faseerbaarheid en hinderbeperking tijdens de uitvoering.



Afbeelding:
Overzicht toekomstige fietspaden t.o.v. de brug

Ontwerptoelichting voorkeursvariant

Bij de gewenste indeling moet ruimte zijn voor twee voetpaden, tweezijdig bereden fietspaden (aan beide zijden van de brug), een tweezijdig bereden busbaan in het midden en aan weerszijden daarvan een aparte rijstrook voor verkeer. Het fietspad is aan beide zijden van de brug een tweerichtingen bereden fietspad van 3,50 meter breedte. Voor schrik- en obstakelafstand wordt 0,50 meter aangehouden. Het voetpad is 2 meter breed. Voor het hekwerk is 0,20 meter aangehouden. Hiermee komt de totale uitbereiding op 6,20 meter buiten de bestaande heftorens.
Bovenstaand figuur geeft een beeld van de nieuwe situatie (nieuwe fietspaden zijn in rood en blauw weergegeven, de bestaande brug bevindt zich daartussen).

Om de herindeling van de weg op de brug mogelijk te maken, moet het stalen deel in staat zijn de optredende belasting binnen de te stellen eisen en randvoorwaarden te dragen. Er van uitgaande dat de brug is gerealiseerd conform de beschikbare berekeningen en tekeningen, moeten de (opgetreden en toekomstige) belastingen en de actuele sterkte van de brug voldoende in beeld zijn gebracht.

Stalen val

Na herberekening van het stalen val kan geconcludeerd worden dat het bestaande val voldoet op sterkte. Met de hiervoor geschetste uitbreiding voldoet de middenhoofdligger ook volledig. Conform de huidige regelgeving is het voor de randhoofdliggers wel noodzakelijk dat de losse dekken (uitbreiding) een deel van hun krachten zelfstandig afdragen naar eigen oplegpunten. De overige constructiedelen voldoen in alle gevallen.
Met de vermoeiingsbelastingen volgens de Eurocode kan rekentechnisch niet afdoende vermoeiingslevensduur worden aangetoond. Dit is echter geen reden voor afkeur. Conform NEN 8700 is voor inspecteerbare onderdelen van stalen bruggen, na het verstrijken van de theoretische vermoeiingslevensduur van het desbetreffende onderdeel, levensduurverlenging is toegelaten mits regelmatig inspecties worden uitgevoerd. Hier bovenop kan overwogen worden om de lassen ter plaatse van de belaste rijstroken (wielprint) te versterken. Hier zijn relatief goedkope en gecertificeerde maatregelen voor om de vermoeiingsschade weg te halen en het versterkt de las aanzienlijk.

Betonnen aanbruggen

De betonnen aanbruggen voldoen volledig. De uitlopende delen mogen alleen niet deels gesloopt worden als deze geïntegreerd worden met de uitbreiding. De uitbreidingen van het dek moeten middels in te boren stekken gerealiseerd worden. Dit betekent dat het bestaande dek blijft zoals die is en dat de koppeling tussen nieuw met bestaand tot stand wordt gebracht met ankers die ingeboord en verlijmd worden in de bestaande situatie, zodat één onlosmakelijk geheel ontstaat.
De constructies zijn conform de geldende richtlijnen en normen. De fiets- en voertuigbelasting belast de draagkracht van de hoofdliggers maximaal, maar deze belasting resulteert niet in een rekenkundige afkeur. Het huidige dek van de aanbrug is bij de middenpijler dikker dan bij landhoofd. Een nieuw dek met constante dikte levert op dat er een nog iets grotere overspanning gemaakt kan worden zonder dat de middenpijler daar last van heeft. Optimalisaties van het nieuwe dek zijn ook te vinden in gewichtsreductie. De middenpijler wordt ook bij vervangen van het dek berekend conform richtlijnen.

Voor de toekomstige aannemer is de bouwvariant volledig slopen aanbrug + landhoofd een mogelijke oplossing. Deze ontwerpvrijheid dient meegenomen te worden in het nog op te stellen UAV-GC contract.

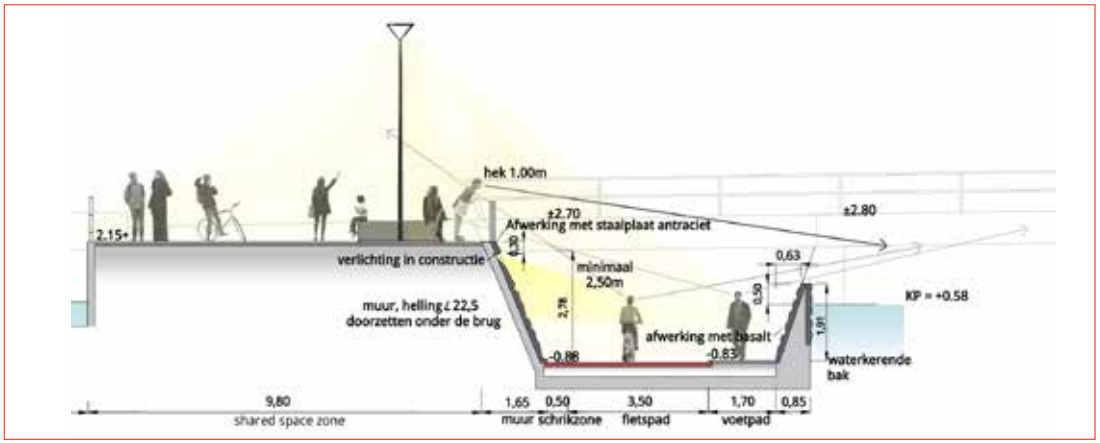
Bewegingswerk

Een belangrijk onderdeel van de hefbrug is het bewegingswerk. Om de haalbaarheid van de verschillende varianten te bepalen is onderzocht welke ‘ruimte’ er nog in het huidige bewegingswerk zit. Om dat te bepalen is van het huidige bewegingswerk een herberekening gemaakt. Bij het niet voldoen aan de belastingen volgens de norm wordt er door het bijstellen van de uitgangspunten ruimte gezocht om het bewegingswerk of delen daarvan te kunnen behouden.
Om het huidige bewegingswerk te kunnen handhaven en de brug uit te breiden met de fiets- voetgangersbruggen gekoppeld aan het val, dient het contragewicht te worden verzwaard en het evenwichtssysteem te worden vervangen. Bovendien dienen er concessies te worden gedaan aan de beschikbaarheid van de brug.

De hoofdmaatregelen zijn:

- Het verhogen van het contragewicht;
- Het vervangen van het evenwichtssysteem (kabels – diameter 56 mm sterkteklasse 1960 N/mm2 –, omloopschijven, assen, kabelspanners en bevestigingen);
- Boven een windkracht op zee van Bf6 de brug niet meer openen;
- En de brug ook niet openen wanneer er sneeuw ligt.
- Hierbij geldt ook dat de brug ingeregeld dient te worden conform de gehanteerde uitgangspunten.

Afbeelding:
Minimale dikte waterkerende wand en verbeterd zicht vanuit onderdoorgang.



5.2 Fiets- en voetgangers onderdoorgang

Bij de nieuw aan te leggen de fiets- en voetgangers onderdoorgang is onderzocht wat de beste geometrische ligging is van de onderdoorgang in haar omgeving: dat is een ligging zo dicht mogelijk tegen de bestaande kade aan. Het horizontaal alignement wordt met name bepaald door het zoveel mogelijk volgen van de bestaande kade. Ter plaatse van de “loswal” voor de Villa Jongerius is de rechtdoorgaande lijn gekozen die ontstaat als de inham opgeheven wordt.

Het dwarsprofiel is enerzijds bepaald door de vormgeving en anderzijds door de benodigde ruimte voor fietsers en voetgangers. Het profiel bestaat uit een tweezijdig fietsstrook van 3,50 meter en een schrik-, cq. obstakelvrije afstand, van 50 cm. Deze afstand komt alleen bij de fietsstrook aan de wandzijde (zijde van de Villa Jongerius). Het voetgangersgedeelte is 1,70 meter breed en obstakelvrij. Hiermee komt de gehele breedte op 5,70 meter. De wanden aan de landzijde worden wijkende wanden met een helling van 22,5 graad. Aan de kanaalzijde is de keermuur ook wijkend en steekt de bovenzijde 50 cm boven kanaalpeil (0,58- N.A.P.) en 20 cm breed.

Het verticaal alignement wordt in eerste instantie bepaald door de hoogteligging van het bestaande maaiveld, dat als uitgangspunt is gehanteerd. De hoogteligging van het diepe gedeelte is een resultante van de hoogte van de bestaande brug/Dr. M.A. Tellegenlaan, dekdikte, incl. verhardingslaag en vrije doorrijhoogte van 2,75m. Deze diepte ligging (0,65m- N.A.P.) wordt gelijk gehouden voor het gehele diepe deel tot en met de expeditiebrug en geldt als uitgangspunt voor de hoogteligging van de expeditiebrug (westelijk aanbrug). Vanuit deze diepteligging zijn de toeritten ontworpen met een helling van 4% tot aan maaiveld.

5.3 Vormgeving brug en onderdoorgang

Industrieel karakter

Voor de verbreding van de bestaande Nelson Mandelabrug is ervoor gekozen om het industriële karakter te handhaven. De kleurstelling wordt aangepast zodanig dat deze aan gaat sluiten op de objecten van de Veilinghavenkade zoals de “U-trechters” (silo’s). Deze antraciete kleur wordt op alle constructieve brugonderdelen en hekwerken toegepast. Om de eenheid verder te vergroten wordt ook het bestaande trafogebouw van deze kleur voorzien.

Hekwerk en balustrades

Het hekwerk van de Nelson Mandelabrug en de onderdoorgang sluit aan bij de balustrade van de (nog te realiseren) expeditiebrug. De staanders van de balustrade staan op een dusdanige afstand van elkaar dat het zicht op de Villa Jongerius minimaal wordt belemmerd. Het hekwerk van de onderdoorgang heeft een groot verwantschap met de overige hekwerken. De opening tussen het fietspad en de rijbanen op de brug wordt gesloten met een semi-transparant materiaal zoals roosters.

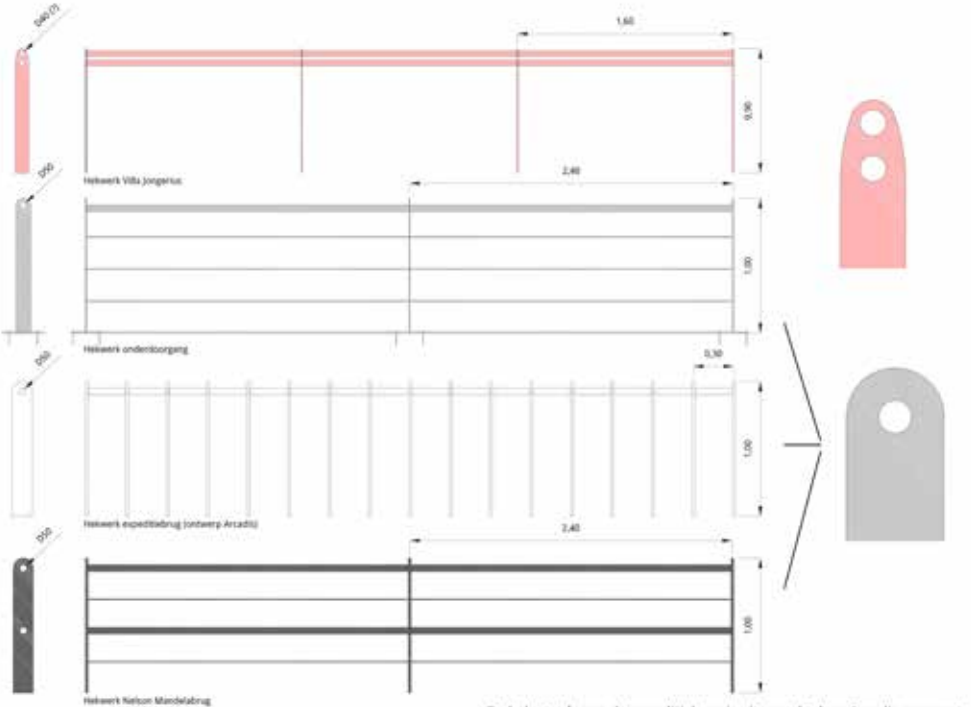
Lichtinval en verlichting

Belangrijk is dat de fiets-/voetgangersonderdoorgang sociaalveilig is. Daarom is een goede verlichting belangrijk, waarbij zoveel als mogelijk daglicht wordt toegelaten. Gezocht kan worden naar de mogelijkheid natuurlijk licht toe te laten tussen de onderkant van het brugdek en de bovenkant van de waterkerende muur (1.08m +NAP).

Het daglicht komt wel binnen via de ruimtes tussen de bestaande aanbrug van de Nelson Mandelabrug en de nieuw te maken delen: deze worden zoveel als mogelijk open gelaten met behulp van roosters. Een optie is nog om te zoeken naar een lichtinlaat vanaf de bovengelegen verkeersgeleider.Enkele paaltoparmaturen op de shared space zone en de bovenloop verlicht de hoger gelegen delen van de onderdoorgang. In de beklede keerwand aan de zijde van de Villa Jongerius wordt verlichting toegepast door middel van inbouwarmaturen. Deze liggen minimaal 1.50m boven het fietspadniveau en 0.30m onder de bovenzijde van de beklede keerwand. Onder het brugdek worden deze armaturen in de keerwand op dezelfde hoogte doorgezet en aangevuld met inbouwarmaturen in de onderzijde van het brugdek.

Vergroening

Er is gezocht naar een mogelijkheid om het recreatieve en groene karakter van de route langs het Merwedekanaal, het rondje stadseiland, zo veel mogelijk ook in de onderdoorgang door te trekken. Dit wordt bereikt door de keerwand onder een hoek van 22,5 graden te zetten en uit te voeren met een afwerking van basaltkeien van 5- 10 cm dik. Hierdoor ontstaat een afwerking met reliëf waarvan met name aan de waterzijde flora en fauna kan profiteren.



- De ballustrade van de expeditiebrug is uitgewerkt door Arcadis en vormt samen met de bestaande railingen van de Villa de basis voor de hekwerken van de onderdoorgang en de Nelson Mandelabrug.
- De staanders van de balustrade van de expeditiebrug staan op korte afstand van elkaar, het zicht evenwijdig op de brug toont daardoor een gesloten muur.
- De staanders van de onderdoorgang en Nelson Mandelabrug staan verder uit elkaar zodat het zicht naar Villa Jongerius zo minimaal mogelijk wordt belemmerd.
- Het hekwerk van de onderdoorgang heeft een groot verwantschap met de overige hekwerken.
- De opening tussen fietspad en rijbanen dient gesloten te worden met een semitransparant materiaal zoals roosters.

Constructie keerwand gaat vloeiend over met de onderzijde van de brugdelen

Referentie hoogwaardige betontegel met toplaag tpv Shared Space zone voor de Villa

Basaltafwerking van prefab betonelementen

Ijrede banken van hout op shared space ruimte

6 Ondergrond

Na het vaststellen van het FO is de inventarisatie kabels & leidingen verder uitgewerkt. Zo zijn de consequenties in beeld gebracht en opgenomen in het VO. Naar aanleiding hiervan zijn de te verleggen kabels & leidingen bepaald en de locatie van de verleggingstracés. Deze kabels & leidingen en de verleggingstracés zijn aangegeven op tekening. Deze verleggingen zijn met de betreffende netbeheerders afgestemd. De bepaling is afgestemd op de afspraken met de stakeholders.
Zo is een verleggingstracé voor middenspanning bepaald om een redundante aansluiting te maken. Verder wordt het huidige trafostation van Stedin gerespecteerd.
De ondergrondse infrastructuur is afgestemd op de raakvlakprojecten Croeselaan en HOV Transwijk.
In het VO is het ontwerp voor de riolering opgenomen. Het ontwerp is gebaseerd op het afvoeren van (afval)water van de infrastructuur, Villa Jongerius, toekomstige onderdoorgang en Beurskwartier. Mogelijke aansluitingen van Defensieterrein is hierin niet opgenomen.

7 Vervolg

Op basis van het vastgestelde VO wordt de vraagspecificatie opgesteld voor de aanbestedingsprocedure van een D&C contract, waarna na opstellen van het Definitief Ontwerp en Uitvoeringsontwerp (door de aannemer), in 2019 en 2020 de realisatie volgt. Om overlast voor de omgeving tijdens uitvoering te beperken wordt een deel van het ontwerp (kruising Overste den Oudenlaan) reeds tegelijk met busbaan Transwijk aangelegd (realisatie begin 2019).

Bijlage 1 Lijst onderliggende documenten

- VO Boekwerk (B+B)
- Plantekening busbaan Dichterswijk (B+B en Gemeente Utrecht)
- Voorontwerp Verbreding Nelson Mandelabrug, incl. onderdoorgang (RoyalHaskonigDHV)
  - Ontwerpnotitie en plantekeningen
  - SO ontwerpen, Trade Off Matrix, Onderzoeken, Herberekeningen, VO-rekeningen
  - VO kostenraming
  - Vergunningen
- Plantekening onderdoorgang (B+B)
- Tekening VRI (Gemeente Utrecht)
- VO Openbare Verlichting (Gemeente Utrecht)
- Rioleringsplan (Gemeente Utrecht)
- Tekening Kabels en Leidingen, NUTS (Gemeente Utrecht)

Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Fax 030 286 0235
Mail stedenbouw@utrecht.nl

Reactienota

Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

20 februari 2018

Inleiding

Het concept Voorlopig Ontwerp (VO) Busbaan Dichterswijk heeft van 12 december 2017 tot en met 1 februari 2018 ter inzage gelegen. Tegelijk met het concept VO lag het ontwerp bestemmingsplan Busbaan Dichterswijk ter inzage. Op 11 januari 2018 zijn de plannen toegelicht tijdens een inloopbijeenkomst die door zo'n 20 mensen is bezocht. Op het concept VO zijn 7 reacties binnengekomen. Naar aanleiding van deze schriftelijke reacties, de reacties tijdens de inloopbijeenkomst en nadere afstemming met stakeholders, is het concept VO op enkele punten aangepast. In deze reactienota zijn de aanpassingen toegelicht én de schriftelijke reacties van antwoord voorzien. Omwille van de leesbaarheid zijn de schriftelijke reacties samengevat.

Aanpassingen

- Het ontwerp bus en rijbaan is aangepast voor rijbaanbreedtes, bochten (rijcurves) en minder 'slingers' (boogstralen). Dit naar aanleiding van de nadere afstemming met de provincie. De aanpassingen zijn gunstig voor de doorstroom en het comfort voor auto en bus en bereikbaarheid voor nood - en hulpdiensten.

- Het alignement van de busbaan ter plaatse van de kruising Kanaalweg / Dr.M.A. Tellegenlaan is verbeterd. Op dit punt is een juiste inpassing binnen de dwangpunten van de brug en gronden van de Jaarbeurs en de Villa Jongerius bepalend. Het kruispunt is aangepast op de juiste rijbaanbreedtes en curves. Consequentie is dat het middeneiland voor de fietsers van 3.5 meter teruggebracht is naar 3.2 meter. De breedte van 3.20 is nog steeds ruim voldoende veilig voor wachtende fietsers.

- De entree vanaf het fietspad naar de shared space voor de Villa is aangepast zodat het voor de fietser duidelijker is dat de fietsroute hier doorloopt. Ook is de entree beter toegankelijk gemaakt voor nood- en hulpdiensten bij calamiteiten.

- Na afstemming met de raakvlakprojecten Defensieterrein en Busbaan Transwijk, en na afstemming met de provincie, is besloten dat de bussen komend vanaf de Europlaan niet bij entree van Defensieterrein, maar bij de kruising op de Dr. M.A. Tellegenlaan de busbaan op gaan. De bussen rijden dus iets langer mee met het autoverkeer. In het ontwerp van het kruispunt Overste den Oudenlaan / Dr.M.A. Tellegenlaan is de markering hierop aangepast.

- Er is een bebordingsplan en verkeerslichtenplan gemaakt inclusief verbeterde wegmarkering.

- De inpassing van de bomen is exacter bepaald, zodat ze goed kunnen groeien, niet hinderlijk of in het zicht staan en de wortels geen problemen veroorzaken.

- Het kruispuntontwerp Van Zijstweg/ Croeselaan is geactualiseerd zodat die aansluit op het laatste ontwerp Croeselaan.

- Er is een nadere invulling gegeven van het materiaal van de trottoirs zodat de openbare ruimte aansluit bij het stationsgebied (Alluregebied) en er samenhang ontstaat. Dit betekent dat de trottoirs langs Van Zijstweg worden uitgevoerd in gebakken klinkers.

- Door de fietspaden te laten afwateren in de groene bermen en het creëren van waterberging door de aanleg van het infiltratieriool, is per saldo de capaciteit van waterberging van het systeem toegenomen met ca. 165 m^3. Hierdoor wordt er minder schoon regenwater in het riool

voor zuivering aangeboden en gaat het verdroging van de bermen tegen. De stad wordt zo meer klimaatbestendig .

- Mede op verzoek van het bewonerscomité Van Zijstweg, is de uitvoegstrook rechtsaf richting Veilinghaven iets ingekort. De opstelruimte is nog steeds voldoende en er ontstaat zo iets meer ruimte voor de groenstrook (gras) bij de Hovenierswoning. Dit draagt bij aan de ambitie van de realisatie van een groene stadslaan met een maximum snelheid van 30 km per uur.

Reacties

Reactie 1

Reactie
Allereerst willen wij (Jaarbeurs) aangeven dat wij de aanleg van de busbaan Dichterswijk van harte ondersteunen en graag meewerken aan dit laatste stukje in het HOV-netwerk te sluiten. […] Ons Masterplan 2.0 is nog in ontwikkeling. Het doordenken leidt tot nieuwe inzichten onder andere op het gebied van bezoekersbeleving. Uit onze recente onderzoeken is gebleken dat een centrale bezoekerspromenade in noord-zuid richting door het Jaarbeurscomplex een belangrijke meerwaarde aan de nieuwe Jaarbeurs biedt. […] De hoger gelegen centrale bezoekerspromenade maakt een ander logistiek concept mogelijk. Wij willen onze logistiek zoveel mogelijk binnen het complex gaan afhandelen door op maaiveld niveau onder de bezoekerspromenade een één-richtingsweg met opstelplaats te realiseren. De toegang is gelegen aan de noordzijde van het complex via de Graadt van Roggenweg/Fentener van Vlissingenkade en uitrijden aan de zuidzijde van het complex op de Van Zijstweg. Hierbij wordt steeds rechtsaf geslagen waardoor het overige verkeer in het gehele gebied minimaal wordt gehinderd en de doorstroming soepel blijft verlopen. [….] Het logistieke verkeer vanuit het complex verleent voorrang aan al het overige verkeer, inclusief fietsers, op de Van Zijstweg. […] Uit het onderzoek en de simulaties blijkt dat het invoegen van onze logistiek geen belemmering vormt voor de doorstroming van het verkeer op de Van Zijstweg en ook niet bij het knooppunt met de Overste den Oudenlaan.
Wij willen u vragen om het VO zo aan te passen dat toevoeging van ons uitgaande logistiek verkeer mogelijk wordt. […]

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie en uw medewerking in dit project.

Rondom de Busbaan Dichterswijk zijn meerdere toekomstige ontwikkelingen. Het Voorlopig Ontwerp sluit hier op aan, met dien verstande dat nog niet alle ontwikkelingen in hun fasering van de planvorming een definitief karakter hebben. Een wijziging aan het ontwerp busbaan Dichterswijk – op basis van een concreet voorstel vanuit een omliggende ontwikkeling – zal overgenomen worden indien dit past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde IPvE/FO en de daaraan verbonden voorbereidings- en uitvoeringskosten voor rekening komen van de ontwikkeling.
Eén van de ontwikkelingen is de ontwikkeling van het Jaarbeursterrein (Masterplan 2.0). Waarbij u aangeeft na te denken over een ander concept voor uw logistiek vervoer. U vraagt ons om op basis van de beschikbaar gestelde simulatie, het VO Busbaan aan te passen.
Het Masterplan Jaarbeurs is nog in ontwikkeling en u verwacht deze in het voorjaar af te ronden. Pas op basis van dit definitieve Masterplan kan de gemeente een beoordeling doen en definitieve afweging maken van de door u gewenste wijziging. Wij kunnen daar niet op vooruit lopen, door dit reeds in het VO op te nemen. Daarnaast maakt dit VO een eventuele toevoeging van het uitgaande logistiek verkeer niet onmogelijk. De fysieke aanpassing betreft een uitrit op het terrein van de Jaarbeurs die aantakt op de Van Zijstweg. Het is aan Jaarbeurs om op dat moment een goed ontwerp uit te werken dat past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde IPvE/FO Busbaan Dichterswijk.

Reactie 2

Reactie

Aan de Kanaalweg ligt een locatie van Eneco waarop een hulpwarmtecentrale en een warmteoverdrachtsstation aanwezig zijn. […] In het vastgestelde bestemmingsplan 'Kanaalweg 59, Transwijk' is een insteekhaven voorzien met daarover een brug. Conform opgave van de gemeente wordt de brug uitgevoerd in verkeersklasse 30. Dit is in de klasse voor auto's en licht vrachtverkeer. De vervoersbewegingen van en naar de locatie in het kader van brandstoflevering en bij onderhoudswerkzaamheden vallen onder klasse 45 (vrachtverkeer) en klasse 60 (zwaar verkeer). Na de aanleg van de brug is de locatie via de zuidzijde niet meer bereikbaar voor vrachtverkeer of zwaar verkeer. De enige overblijvende ontsluiting is de noordzijde via de afslag Dr.M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg. Uit het ontwerpbestemmingsplan en concept VO Busbaan Dichterswijk blijkt dat deze afslag gereconstrueerd wordt. […] Er wordt geconcludeerd dat de ontsluiting van de hulpwarmtecentrale en het warmeoverdrachtstation via de afslag Dr.M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg komt te vervallen. Hierdoor is de locatie van Eneco in de toekomstige situatie niet meer bereikbaar voor vrachtverkeer of zwaar verkeer. Dit is in de ogen van Eneco onwenselijk.
Wij verzoeken de gemeente het ontwerpbestemmingsplan en concept VO op zodanige wijze aan te passen dat de locatie van Eneco toegankelijk blijft voor vrachtverkeer (klasse 45) en zwaar verkeer (klasse 60).

Antwoord

In het ontwerp is er bij de Kanaalweg vanaf de Van Tellegenlaan inderdaad geen afslaande beweging voor autoverkeer van/naar het zuiden en van/naar het noorden meer mogelijk. Dit maakt deze kruising verkeersveiliger en is gunstig voor de doorstroom. Ook is er geen ruimte voor de afwikkeling van het incidentele zwaar verkeer vanwege de aanwezigheid van groene bermen, bomen en lichtmasten. Aanpassing van het ontwerp betekent een grote en ruimtelijk onwenselijk ingreep, die daarnaast automobilisten uitnodigt tot inrijden. Dit is ook niet nodig.
Uw standpunt is dat na de aanleg van de brug in de Kanaalweg de locatie via de zuidzijde niet meer bereikbaar is voor vrachtverkeer of zwaar verkeer. Dit is niet het geval. De bereikbaarheid van uw installaties vanaf de zuidzijde blijft ook in de nieuwe situatie met brug mogelijk, omdat het publiekrechtelijk kader is dat de brug qua draagvermogen geschikt moet zijn voor al het vrachtverkeer dat gebruikt maakt van het achterliggende gebied en minimaal geschikt is voor nood- en hulpdiensten (verkeerklasse 45). Deze eis is altijd bovenliggend t.o.v. de genoemde verkeersklasse 30. Daarnaast is bij de uitvoering van een betonnen brug met een overspanning van minimaal 3 meter en een breedte van 7,5 meter, is het constructief al mogelijk om zwaar verkeersklasse 60 over de brug te laten rijden als deze minimaal is uitgevoerd als verkeersklasse 30.

Reactie 3

Reactie
Door de gemeente Utrecht is december 2017 een ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp opgesteld voor de Busbaan Dichterswijk. De gemeente heeft belanghebbenden uitgenodigd om een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het concept Voorlopig Ontwerp in te dienen. Graag maak ik hiervan gebruik als buurtbewoner.

Reactie
Zorg voor de beoogde (lage) maximum snelheden van gemotoriseerd verkeer en zorg wat betreft verkeerssnelheden voor een klein verschil tussen de verwachtingen van de verkeersdeelnemers en de werkelijke situatie op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan door de toepassing van ontwerpprincipes die dit op natuurlijke wijze 'afdwingen' bij de verkeersdeelnemers. De gewenste situatie op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan is dan niet uitsluitend afhankelijk van wetshandhaving.

Antwoord
In het VO zijn de snelheidsremmende maatregelen toegelicht. De busbaan en de rijweg voor autoverkeer zijn zodanig ontworpen dat hier een snelheidsremmend effect vanuit gaat. De busbaan ligt iets verhoogd ten opzichte van de autorijbanen. Op de kruisingen (oversteken met fietsers en/of voetgangers) wordt de autorijbaan verhoogd (kruispuntplateaus) naar hetzelfde niveau als de busbaan. Naast een snelheidsremmend effect wordt hierdoor de automobilist geattendeerd op de oversteek en op andere weggebruikers. Ook de toevoeging van een bomenlaan met een minimale wegbreedte werkt visueel versmallend en hierdoor snelheidsremmend. Er is vooralsnog geen aanleiding om extra maatregelen toe te voegen.
Snelheidsremmende voorzieningen op de busbaan passen we met het ook op comfort voor de buspassagiers niet toe. Door een koppeling tussen verkeerslichten kan voor de buslijnen een snelheid van 30 km/u een 'logische' snelheid worden. Door 30 km/u te rijden krijgen de bussen steeds groen licht.

Reactie
Het ontwerp van de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan dient ook veilig te zijn buiten de spitsuren op de rustigere momenten van de dag. Kies voor meer snelheid beperkende maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer in het wegontwerp zoals nog iets smallere rijbanen, meer variatie in het karakter van de weg(bestrating) c.q. de directe omgeving en een (lichte) kromming in de Van Zijstweg ter hoogte van de Groenmarktstraat, ook voor de HOV-baan

Antwoord
In de beantwoording van uw zienswijze op het IPvE/FO hebben wij hierop het volgende geantwoord:

Het klopt dat er tijdens de spits een ander wegbeeld is dan buiten de spits. Dit ontwerp houdt daar rekening mee, door het aantal rijstroken te beperken tot dat wat strikt noodzakelijk is.
Het ontwerp voorziet in de uiterst minimale rijbaanbreedte voor zowel auto als HOV. Smaller dan dit is niet meer verkeersveilig. Het ontwerp moet ook voldoen aan de richtlijnen voor de inrichting van infrastructuur. Met nog smallere rijbaanbreedtes voldoen we niet aan deze richtlijnen.

Reactie
Zorg voor een constant dwarsprofiel van het fietspad (aan beide zijden). Liever een constant dwarsprofiel van het fietspad dan een constante breedte van de groenstrook tussen het fietspad en de

rijbanen voor het gemotoriseerde verkeer. Beweeg ook de autorijbanen enigszins mee met de belemmering van het transformatorstation. Daardoor maken de autorijbanen, net als de fietspaden, ook een (lichte) slingering die ruimte geeft aan het fietspad en bovendien helpt om de maximum snelheid van 30 km/uur op natuurlijke wijze te handhaven.

Antwoord

Er is geen reden om aanvullende snelheidsremmende maatregelen te nemen. Daarom is het ook niet nodig om een meer slingerend profiel aan te leggen. Naast dat dit niet past binnen de eigendomsgrenzen, gaat dit ook ten koste van de kwaliteit en comfort van de HOV baan en de ruimtelijke kwaliteit. Als na in gebruikname en evaluatie toch blijkt dat er onveilige situaties optreden kan aanvullend worden gekeken naar maatregelen als snelheidsdisplays en lichtborden.

Reactie

Zorg voor (visuele) aanwijzingen in de *shared space* die gebruikers bewust maken van het feit dat ze de ruimte met elkaar (moeten) delen en die duidelijk maken welke delen primair zijn bedoeld voor voetgangers en welke voor fietsers. Zorg voor een veilige nadering van de Van Zijstweg/Doctor M. A. Tellegenlaan voor met name fietsers. Voorkom verder dat de *shared space* een hangplek wordt die tot overlast leidt voor de Villa Jongerius en omwonenden.

Antwoord

Tijdens de optimalisatie van het VO is het ontwerp van de shared space al deels aangepast zodat die de doorgaande verkeersdeelnemers een suggesties biedt voor de beste plaats, zoals een duidelijke begin van de fietsroute ter hoogte van de aansluitingen op de Van Tellegenlaan en Kanaalweg. In de volgende fase wordt uitgewerkt met welke materialisering dit kan nog meer worden versterkt.

Reactie

Zorg voor ruime en lange zichtlijnen die activiteiten in de tunnel zichtbaar maken, zowel voor gebruikers van de tunnel als voor passanten (die in geval van waargenomen problemen hulpdiensten kunnen waarschuwen). Breng zoveel als mogelijk daglicht in de tunnel.

Antwoord

Het gekozen ontwerp van de onderdoorgang voorziet reeds in lange zichtlijnen, zo veel als mogelijk daglicht ten gunste van de sociale veiligheid en een zo veel als mogelijk 'open' constructie aan de kant van het water (geen dichte tunnelbak). Op maaiveld het kruispunt passeren is en blijft natuurlijk altijd mogelijk.

Reactie

Plaats tussen de autorijbanen en het fietspad daar waar nodig of wenselijk een smallere berm met een haag in plaats van bomen. Een iets smallere berm van 1,5-2 meter met hagen heeft de volgende voordelen:

- De gevreesde asfaltvlakte wordt nog steeds vermeden (door onderbreking met een haag van 0,8-1 meter hoog die het resterende asfalt ook meer uit het zicht houdt).
- Het wegontwerp krijgt meer het karakter van een stadsstraat. Een brede(re) berm heeft meer het karakter van 50 km/uur weg.
- De fietspaden aan weerszijden kunnen worden verbreed tot minimaal 4 meter en bij voorkeur 4,5 meter (met behoud van de hovenierswoning).
- De versnippering van het groen vermindert.
- Meer natuurlijke snelheid remming. De haag komt dichter op de rijbaan dan de stammen van de nu geplande bomen.

De bomen die ook een ecologische waarde vertegenwoordigen, kunnen hier en daar ook aan de 'buitenzijde' van de fietspaden worden opgenomen.

Antwoord
In de beantwoording van uw zienswijze op het IPvE/FO hebben wij hierop het volgende geantwoord:

In dit ontwerp is gekozen voor een berm met bomen om een aantal redenen. Bomen hebben zowel een snelheidsremmend effect als een openheid naar de omgeving. Om ervoor te zorgen dat de bomen in de bermen goed kunnen groeien, en de wortels omliggende verharding niet omhoog duwen, is een berm van minimaal 3 meter nodig. Tevens is er voldoende ruimte nodig voor alle benodigde objecten zoals verkeerslichten en lichtmasten. Deze breedte van een berm is daarnaast positief voor de verkeersveiligheid vanwege de optimale scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. En er is voldoende wachtruimte bij de kruisingen voor de afslaande auto wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid van de overstekende fietsers. Het karakter van een stadsstraat wordt overigens door meer elementen bepaald. De relatie met de omgeving en zichtbaarheid van aanliggende functies is daarbij belangrijk.
Een haag kan snelheidsremmend werken maar daar staat tegenover dat er meer sprake is van een tunnelwerking. Door hagen ontstaat een afscherming tussen auto en fiets, waardoor deze minder bewust van elkaar worden en daardoor elkaar 'vergeten' bij kruisingen. Het verplaatsen van de bomen naar de buitenzijde van het fietspad, betekent inderdaad een incidentele onderbreking van de bomen langs het traject. Het gevolg is een onrustig straatprofiel wat de herkenbaarheid, overzichtelijkheid en verkeersveiligheid niet ten goede komt. U geeft als voordeel van een smallere berm aan dat dat de fietspaden breder kunnen. Een breder fietspad is echter niet nodig, door toevoeging van een fietspad aan de noordzijde zal de intensiteit aan de zuidzijde afnemen. Dat betekent dat de maat van 3,5 meter zeker voldoende is.

Reactie
Alleen ter hoogte van de hovenierswoning heeft de HOV-baan (noodgedwongen) een breedte van 6.6 meter. Pas deze breedte toe voor de gehele HOV-baan vanaf de Nelson Mandelabrug tot aan de Croeselaan.

Antwoord
In de beantwoording van uw zienswijze op het IPvE/FO hebben wij hierop het volgende geantwoord:

De gemeente wil een betrouwbaar en comfortabel HOV netwerk realiseren met deze busbaan. Onderdeel daarvan is een vrijliggende busbaan die voldoet aan de eisen wensen voor goed en veilig openbaar vervoer. Voor de toe te passen rijbaanbreedtes bestaan afspraken tussen gemeente en provincie, zoals vastgelegd in TPvE HOV. Daarin staat dat de busbaan minimaal 7,00 meter breed moet zijn, en alleen indien de ruimte zeer beperkt is, voor een smallere rijbaan kan worden gekozen. Dat betekent dat we alleen ter hoogte van de hovenierswoning en het trafogebouw een smallere rijbaan toepassen. Op de rest van het tracé is de rijbaan vanuit het oogpunt van een verkeersveilig, betrouwbaar en een comfortabel HOV netwerk 7,00 meter breed.

Reactie
Neem maatregelen om het vervuilend autoverkeer naar het stationsgebied te beperken.

Antwoord
In de beantwoording van uw zienswijze op het IPvE/FO hebben wij hierop het volgende geantwoord:

Langs de Croeselaan, de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan wordt nu en in de toekomst voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Er zijn geen dreigende overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof.

Reactie

Stad uit vanaf de Doctor M.A. Tellegenlaan linksaf is de minst gewenste route voor autoverkeer omdat er dan relatief veel kruispunten tot aan de A12 moeten worden gepasseerd. Stad uit vanaf de Doctor M.A. Tellegenlaan rechtsaf is een betere optie voor het verkeer richting zowel het zuiden, het westen als het noorden (via de A2/A12). Geef dit daarom al aan met verkeersborden op de Doctor M.A. Tellegenlaan.

Antwoord

Dank voor uw suggestie. In het onderliggende bebordingsplan bij dit Voorlopig Ontwerp is deze suggestie verwerkt. Het eerste bord staat iets voor het punt waarbij de automobilist de mogelijkheid krijgt een voorsorteervak te kiezen, zodat de automobilist voldoende tijd heeft zich hierop te anticiperen. Ook de verkeersregelinstallaties worden zo ingesteld dat het autoverkeer wordt verleid deze richting te kiezen.

Reactie

Zorg in het belang van een 'ruime' en bruikbare groenstrook ten oosten van de hovenierswoning voor een kortere rechtsaf-er naar de Veilinghavenkade voor maximaal 3 personenauto's waarvan het ontwerp bovendien dwingt tot een lagere aankomstsnelheid al op de Van Zijstweg zelf.

Antwoord

Wij hebben n.a.v. de reacties de rechtsaffer ingekort. In de afweging van de lengte van de rechtsaffer staat een goede bereikbaarheid van de wijk en goede doorstroming op de Van Zijstweg nu en in de toekomst voorop. Daarnaast moet deze rechtsaffer ook op een verkeersveilige manier worden ingepast, dat wil zeggen dat er voldoende opstelruimte is voor de afslaande auto. Het simulatiemodel laat zien dat in de ochtend en avondspits vaak niet meer dan 4 auto's staan opgesteld. Dit betekent echter nog niet meteen dat de rechtsaffer met diezelfde lengte ingekort kan worden. Dit hangt namelijk ook af van een vloeiende inpassing van zowel rijbaan, berm en fietspad.

Reactie 4

Reactie

In het plan wordt aangegeven dat een goede doorstroming van het autoverkeer belangrijk is omdat de komende jaren steeds meer voorzieningen aan de westzijde van het stationsgebied gerealiseerd worden. De goede bereikbaarheid van de westkant van het stationsgebied zou met dit plan worden bereikt. Ondergetekende is van mening dat de goede bereikbaarheid van haar locatie aan de Croeselaan te Utrecht met dit Plan niet wordt bereikt. […] Als voorwaarde voor de aanleg van de busbaan(Valeriusbaan) over de locatie van Rabobank zijn de gemeente Utrecht en de Rabobank een opstalrecht overeengekomen waarbij [..] de volgende afspraak is opgenomen: "als uitgangspunt voor de herinrichting van de route Van Zijstweg-Tellegenlaan-Anne Frankplein geldt een HOV-haan met voor autoverkeer een weg met een verwerkingscapaciteit van een 2x2 profiel of een alternatief, zodanig dat de verwerkingscapaciteit van de wegen aantoonbaar een goede bereikbaarheid van het kantoor van de Rabobank waarborgt". Nu met het voorliggende Plan een goede bereikbaarheid in onze ogen niet wordt geborgd, komt de gemeente de destijds gemaakte afspraken niet na.

Het ontwerp is in opdracht van Rabobank getoetst. De bevindingen zijn op 16 januari 2017 neergelegd in een zienswijze op het Concept IPvE/FO Busbaan Dichterswijk. Op basis van die zienswijze heeft de gemeente het Plan enigszins aangepast. De conclusie van Goudappel na die aanpassing luidt dat er geen structurele wijzigingen zijn ten opzichte van het eerdere ontwerp. Vastgehouden is aan de middenligging, hoewel de zuidligging voor de autobereikbaarheid beter is. Doordat de afstelling van de verkeerslichten wat geoptimaliseerd is, is de bereikbaarheid van de Rabobank wel wat verbeterd ten opzichte van de eerdere situatie. Echter op het kruispunt Van Zijstweg-Croeselaan is de doorstroming onvoldoende [..] en de robuustheid van het ontwerp is onzeker. Goudappel concludeert dat de verwachte doorstroming in ieder geval niet voldoet aan de gemaakte afspraken. Uit de gemaakte simulaties blijkt […] in de ochtendspits een lange wachtrij (700-800 meter) op de Van Zijstweg ontstaat. Om daar een voldoende afwikkeling te bereiken is een fysieke uitbreiding van het kruispunt nodig. Rabobank verzoekt u dan ook dit kruispunt zodanig aan te passen dat er vanaf de Van Zijstweg twee stroken voor autoverkeer linksaf gaan.
Verkeerskundig wordt een cyclustijd tot 90 seconden als ideaal en een cyclustijd van 120 seconden doorgaans als maximaal beschouwd. Wij verzoeken de gemeente het ontwerp zodanig aan te passen dat de maximale cyclustijd op de kruispunten 120 seconden bedraagt en dit middels nieuwe simulaties aan te tonen. Bij overschrijding hiervan kan namelijk niet meer worden gesproken van een goede doorstroming/bereikbaarheid.

Antwoord

De gemeenteraad heeft op 6 juli 2017 het IPvE/FO vastgesteld. De gemeenteraad heeft daarbij tevens met de Reactienota IPvE ingestemd, waarin is ingegaan op de destijds door u ingebrachte zienswijze. In uw reactie op het IPvE/FO heeft u de vraag reeds gesteld over de onderbouwing van de middenligging en het verzoek voor een extra linksaffer. Hierop hebben wij destijds het volgende geantwoord:

"Bij de keuze voor een middenligging telt voor de gemeente sterk mee dat er sprake is van een stedelijke context, waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer prioriteit heeft. Een 2e rijstrook linksaf op de Van Zijstweg naar de Croeselaan een forse impact op de omgeving. Op basis van de resultaten van de verkeersafwikkeling zien wij geen aanleiding om tot een dergelijke forse ingreep te besluiten. De verkeersafwikkeling tijdens de spits past binnen het kader van het Mobiliteitsplan SRSRSB. De doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving en de bereikbaarheid van de Rabobank kantoren is gewaarborgd. Er zijn duidelijke, rechtstreekse en verkeersveilige routes die doorlopen tot aan uw parkeergarage. Buiten de spits is de verkeersafwikkeling vlot, en ook tijdens de spits komen uw medewerkers en klanten die met de auto willen komen naar verwachting zonder files en opstoppingen bij uw kantoor."

U refereert in uw reactie naar de door ons in december 2017 aangeleverde rapportage over de verkeersafwikkeling. Voor de volledigheid is deze definitieve rapportage (versie januari 2018) toegevoegd aan het VO en het BP.

De verkeersafwikkeling bij dit VO is net als bij het IPvE/FO gesimuleerd met een verkeersmodel o.b.v. VRU 3.3 variant 2030 (waarin de meest recente keuzes voor alle ontwikkelingen aan de westzijde van het Stationsgebied zijn verwerkt). De simulatie laat nagenoeg hetzelfde beeld zien als bij de analyse o.b.v. het IPvE/FO. Het verkeer kan in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen kan, mét een optimale VRI instelling. In de ochtendspits kunnen de auto's komende vanaf Van Zijstweg en Croeselaan Zuid gedurende het drukste uur in de spits bij het kruispunt Croeselaan/Van Zijstweg niet in één keer door groen. Er is inderdaad een wachtrij op de Van Zijstweg, maar deze komt niet voorbij de Veilinghavenkade. Uw conclusie dat er een wachtrij is op de Van Zijstweg van 700-800 meter is niet correct.
De simulatie bij het VO toont aan dat het verkeer naar de Rabobank in de ochtendspits ruim binnen de aangegeven maximale cyclustijd van 120 seconden kan doorrijden richting Rabobank. Dit is dus al mogelijk zonder de aanleg van de gevraagde extra rijstrook voor autoverkeer komend vanaf de Van Zijstweg linksaf op de Croeselaan.

Reactie
Evenementen in de Jaarbeurs hebben grote impact op de verkeersafwikkeling op de Van Zijstweg. Afgelopen week bleek dat wederom toen bij een drukke beurs in de spits een volledig verkeersinfarct ontstond vanuit de parkeergarage van de Rabobank tot aan de kruising Van Tellegenlaan-Overste den Oudenlaan. Het effect van het samenvallen van een evenement met de spits is in het Plan niet gesimuleerd. Rabobank acht het noodzakelijk dat de gemeente deze simulatie nog uitvoert en het Plan waar nodig aanpast op basis van de resultaten.

Antwoord
In uw reactie op het IPvE/FO heeft u deze vraag reeds gesteld. Hierop hebben wij destijds het volgende geantwoord:

"Door het parkeren voor de Jaarbeurs (vanaf 2023) te concentreren op de parkeerplaatsen aan het Merwedekanaal, is er als gevolg van evenementen geen extra verkeer op Dr. M.A.Tellegenlaan en Van Zijstweg. Evenementen bij de Jaarbeurs zijn daarmee niet bepalend voor de verkeersafwikkeling. Uiteraard geven evenementen vooral tijdens de avondspits een extra belasting op het hele Utrechtse wegennet. Gezien het feit dat evenementen zich beperken tot een beperkt aantal werkdagen in het jaar zijn we van mening dat hiervoor geen infrastructuur moet worden ontworpen. Dit levert een overcapaciteit en ruimtebeslag op dat slechts een beperkt aantal dagen in het jaar wordt gebruikt. Ook zijn maatregelen op gebied van dynamisch verkeersmanagement mogelijk om de druk op het wegennet te verlichten, zoals het stimuleren van reizen met openbaar vervoer en parkeren in P+R al een veel beproefd concept door de Jaarbeurs."

Ter verdere onderbouwing van bovenstaande het volgende. In uw reactie gaat u in op de huidige situatie. Vergeleken met de huidige situatie is direct na realisatie van de busbaan Dichterswijk, in 2020, reeds een verbetering van de verkeerssituatie. Vanaf dat moment rijden de bussen op een eigen busbaan en zal het expeditieverkeer van Jaarbeurs via de expeditiebrug worden geleid. Na 2023 is P3 niet meer in gebruik, daarmee verdwijnt de stroom verkeer voor werk of evenementen (ochtenspits in en avondspits uit). Na realisatie van het Beurskwartier is er verkeer voor woningen en kantoren. P3 geeft meer verkeer dan Beurskwartier in de avondspits, stad uit.

Reactie
Door centralisatie en optimaal uitnutten van kantoormeters bij Rabobank is het aantal FTE op het hoofdkantoor aan de Croeselaan het laatste jaar toegenomen van circa 5.500 naar circa 6.900. Hoewel de capaciteit van de parkeergarage (circa 1.400 plekken) leidend is voor de verkeersintensiteiten en niet het aantal FTE, is het spitsverkeer toegenomen. Met dit effect is geen rekening gehouden in het Plan.

Antwoord
In uw reactie op het IPvE/FO heeft u deze vraag reeds gesteld. Hier hebben wij destijds het volgende geantwoord:

"Omdat de capaciteit van de parkeergarage leidend is, en niet het aantal fte op het hoofdkantoor, zien wij geen noodzaak tot een dergelijke gevoeligheidsanalyse."

Reactie
Door de gemeente is steeds aangegeven dat in het ontwerp is uitgegaan van een aparte expeditiebrug voor de Jaarbeurs. Hiermee wordt de Van Zijstweg ontlast. De realisatie van deze brug is voorwaarde voor doorstroming van het verkeer op de Van Zijstweg. Deze brug maakt geen onderdeel uit van het

Plan. Rabobank zou geborgd willen zien dat deze brug gereed is voordat wordt aangevangen met de realisatie van het Plan.

Antwoord
De Jaarbeurs is verantwoordelijk voor de realisatie van de expeditiebrug. De expeditiebrug is daarom geen onderdeel van dit VO. Over de planning en realisatie van de expeditiebrug zijn afspraken gemaakt in de Ontwikkelovereenkomst tussen de gemeente en de Jaarbeurs.
Tijdens de uitvoeringsperiode probeert de gemeente de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen worden zorgvuldig afgestemd met de stakeholders. De gemeente en de Jaarbeurs stemmen daarbij onder meer met elkaar af hoe om wordt gegaan met het expeditieverkeer tijdens de uitvoeringsperiode en welke maatregelen nodig zijn om de doorstroom op de Dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg niet te veel te hinderen.

Reactie
In het ontwerp hebben fietsers komend vanaf Croeselaan Zuid de mogelijkheid om door te rijden op de rijbaan en met het autoverkeer mee te rijden richting Jaarbeursplein. Rabobank acht dit een zeer onveilige en dus ongewenste situatie. Het zou betekenen dat op een zeer drukke kruising, fietsers op de rijbaan rijden tussen kruisende bussen en auto's. Ook werkt dit in de hand dat fietsers gezien de drukte ervoor kiezen over het voetpad en onder de plint van de Rabobank door te fietsen. Rabobank verzoekt u het Plan zodanig aan te passen dat voor fietsers een duidelijke, goede en veilige route wordt gecreëerd via het nieuw aan te leggen fietspad aan de westzijde van de Croeselaan.
In het ontwerp ontbreekt een linksaffer vanaf de Croeselaan Zuid richting Van Zijstweg. Dit betekent dat autoverkeer rechtdoor rijdt richting Jaarbeursplein en weer terug, hetgeen de Croeselaan extra gaat belasten. Rabobank acht dit onwenselijk.

Antwoord
In het ontwerp van de Croeselaan is aandacht besteed aan een logische doorgaande fietsroute via het fietspad aan de westzijde, er wordt uitgegaan van een duidelijke routering in het ontwerp. Naar aanleiding van uw opmerking zullen wij kijken welke mogelijkheden er nog meer zijn om te bevorderen dat fietsers naar het fietspad aan de westzijde te begeleiden. Overigens is het binnen 30 km/u straten niet verboden om mee te fietsen op de rijbaan.
Het VO sluit aan op het VO Croeselaan. Dit VO is in 2015 vastgesteld door het college. In het VO Croeselaan is er geen linksaffer van Croeselaan Zuid naar de Van Zijstweg, omdat deze veel impact heeft op de doorstroming op het kruispunt en er relatief weinig verkeer deze richting op gaat. Het ontwerp gaat uit van het opvangen van het verkeer via een keerlus in de regeling op de Croeselaan die ook het autoverkeer van en naar de Rabostraat afwikkelt. Om de doorstroom op de Croeselaan niet te hinderen, is er vanaf de Rabostraat richting de Van Zijstweg een dubbele rijstrook.

Reactie
Het toekomstige Beurskwartier zal eveneens via de Van Zijstweg worden ontsloten. Hoeveel verkeer dat met zich meebrengt is nog niet duidelijk. De gemeente heeft aangegeven dat de capaciteit van de Van Zijstweg leidend zal zijn voor de ontwikkeling van het Beurskwartier. Rabobank maakt zich niettemin zorgen over de belasting van de Van Zijstweg dientengevolge.

Antwoord
De verkeersafwikkeling bij dit ontwerp is gesimuleerd met een verkeersmodel o.b.v. VRU 3.3 variant 2030. Hierin zijn de meest recente keuzes voor alle ontwikkelingen aan de westzijde van het Stationsgebied verwerkt. De ontwikkeling Beurskwartier is hier onderdeel van.

Reactie
Rabobank maakt zich zorgen over de overlast die de aanleg van het Plan zal veroorzaken en de bereikbaarheid van haar locatie gedurende de uitvoering. De Van Zijstweg is de hoofdverkeersader in dit gebied. Dit vergt in de tijdelijke situatie waarin de werkzaamheden uitgevoerd worden een zeer nauwe afstemming met de stakeholders in het gebied en het creëren van alternatieve routes.

Antwoord
Hinder tijdens de aanleg is er inderdaad altijd. De gemeente probeert de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. De wijze van uitvoering van de bouwwerkzaamheden wordt met stakeholders en omwonenden afgestemd. Eén van de criteria waarop de inschrijvingen in de aanbestedingsprocedure wordt beoordeeld, is de manier waarop de aannemer omgaat met ber4eikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tot de omgeving.

Reactie
De begrenzing van het plangebied in het Ontwerp Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk wijkt af van het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Onduidelijk is waarom de kruising Dr. M.A. Telleggenlaan met de Overste den Oudenlaan binnen een ander bestemmingsplan wordt aangelegd nu het wel in dit ontwerp is meegenomen. Dit is verwarrend en zou van invloed kunnen zijn op het ontwerp en het tijdstip van uitvoering/aanleg van deze kruising. Rabobank vraagt de gemeente te borgen dat de kruising qua uitvoering onderdeel uit blijft maken van het Plan.

Antwoord
Voor de kruising dr M.A. Tellegenlaan met de Overste den Oudenlaan is het bestemmingsplan 'HOV baan Transwijk, Kanaleneiland' van kracht (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 februari 2016). Dit bestemmingsplan maakt de uitvoering van het VO reeds mogelijk.
Voor deze kruising is eerder al, vanuit busbaan Transwijk, een ontwerp gemaakt. Met het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk is het ontwerp van deze kruising geoptimaliseerd. De compactere vormgeving komt ten goede aan de doorstroom van HOV en autoverkeer. Om de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken, is ervoor gekozen om de uitvoering van deze kruising reeds als onderdeel van de realisatie van Busbaan Transwijk uit te laten voeren (2019), op basis van meest het recente ontwerp. Daarmee wordt voorkomen dat de werkzaamheden aan deze kruising tweemaal in korte tijd plaatsvinden c.q hoeft de kruising maar één keer te worden aangepast.

Reactie
Het feit dat wij het niet eens zijn met het voorliggende ontwerp van de Van Zijstweg wil niet zeggen dat wij niet bezig zijn met het terugdringen van mobiliteit en C02 uitstoot. Het tegendeel is het geval. Ons mobiliteitsbeleid is hierop gericht en zal de komende tijd nog verder worden aangescherpt.

Antwoord
Uit uw reactie blijken uiteenlopende ontwikkelingen: vergroten van het aantal FTE op het hoofdkantoor aan de Croeselaan van circa 5.500 naar circa 6.900 in het afgelopen jaar, borgen van gemaakte afspraken over de bereikbaarheid en terugdringen van mobiliteit en CO2 uitstoot.
Deze ontwikkelingen hebben zo hun invloed op de mobiliteit van en rond het hoofdkantoor van Rabobank. Graag wil de gemeente met Rabobank als belangrijke partner in de stad in overleg over de toekomstige mobiliteit en concrete doelstellingen op korte en middellange termijn voor het hoofdkantoor.

Reactie 5

Reactie

BPD Ontwikkeling BV ontwikkelt een plan voor het naastgelegen gebied, aangeduid als het voormalige defensieterrein, omsloten door de Dr. M.A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan en de Kanaalweg. De nieuw te ontwikkelen wijk wordt een autoluwe wijk waarbij het bestemmingsplan beperkt op het maaiveld aanwezig zal zijn. Vanaf de entree worden de auto's vrijwel direct richting de parkeergarages ingeleid. […]

Naast het defensieterrein is de Villa Jongerius gelegen. Deze villa, met het congrescentrum en de daarbij behorende 28 parkeerplaatsen, is in de huidige situatie ontsloten via de Kanaalweg. Met het voorliggende ontwerp Busbaan Dichterswijk komt deze toegang te vervallen. Voor 28 parkeerplaatsen en het dagelijks laden en lossen betekent dit dat BPD Ontwikkeling in haar stedenbouwkundige plan een gemotoriseerd verkeerroute ten behoeve van de – buiten ons plangebied gelegen – Villa moet introduceren, waar heden een langzaam verkeerroute (fiets- en wandelroute) is gepland. Hiermee wordt ernstig afbreuk gedaan aan de kwaliteit en de opzet van een autoluwe wijk. Wij verzoeken daarom om een aanpassing in het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk, zodanig dat Villa Jongerius zelfstandig ontsloten wordt. Daarvoor zijn ons inziens twee mogelijkheden; hetzij via de Doctor M.A. Tellegenlaan dan wel via de Kanaalweg.

Antwoord

Rondom de Busbaan Dichterswijk zijn meerdere toekomstige ontwikkelingen. Het Voorlopig Ontwerp sluit hier op aan, met dien verstande dat nog niet alle ontwikkelingen in de planvorming een definitief karakter hebben. Een wijziging aan het ontwerp busbaan Dichterswijk – op basis van een concreet voorstel vanuit een omliggende ontwikkeling – zal overgenomen worden indien dit past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde IPvE/FO en de daaraan verbonden voorbereidings- en uitvoeringskosten voor rekening komen van de ontwikkeling.

Eén van de ontwikkelingen is de ontwikkeling van het Defensieterrein. Het kader voor deze ontwikkeling is vastgelegd in het door de Raad vastgestelde SPvE (7 juli 2016). In dit SPvE staat dat het parkeerterrein van het Jongeriuscomplex binnen het eigen plangebied moet worden ontsloten, en dat de entree naar het plangebied ter hoogte van de Overste den Oudenlaan is gelegen.

Op basis van dit SPvE werkt u nu een Stedenbouwkundig Plan uit (SP). Als onderdeel van dit SP denkt u na over een ander concept voor de ontsluiting van het parkeerterrein van de Villa. Dit SP is nog in ontwikkeling. Pas op basis van een definitief SP (en alle afwegingen t.a.v. de ontsluiting die daarbij horen) kan de gemeente een beoordeling doen en een definitieve afweging maken van de door u gewenste wijziging op het SPvE Defensieterrein én het IPvE Busbaan Dichterswijk. Wij kunnen daar nu niet op vooruit lopen, door dit reeds in het VO op te nemen. Het is aan u om op dat moment een goed ontwerp uit te werken dat past binnen alle eisen uit het door de raad vastgestelde IPvE/FO Busbaan Dichterswijk.

Reactie 6

Reactie
In de eerste plaats willen wij opmerken dat wij ondanks het moeizame co-creatieproces blij zijn met de resultaten. Wij denken dat er een mooi ontwerp ligt, waarin een goede balans tussen de verschillende belangen is gevonden en dat recht doet aan het streven om de buurt leefbaar en groen te houden.

Antwoord
Bedankt voor uw opmerking. Wij delen uw mening dat er met dit ontwerp een goede balans is gevonden tussen de verschillende belangen.

Reactie
Wij maken ons zorgen dat het ontwerp in de praktijk 30 km/u onvoldoende afdwingt. De busbaan heeft in feite geen enkele fysieke beperking om de snelheid te beperken en de auto's buiten de verhogingen in de weg bij de kruisingen evenmin, waardoor deze op de relatief lange stukken tussen de kruisingen gemakkelijk harder kunnen gaan rijden. Het argument dat harder rijden tussen de stoplichten feitelijk geen bezwaar vormt (want daar wordt niet overgestoken) delen wij niet. Dit staat haaks op de stedelijke en milieutechnische uitgangspunten van de gemeente om hier een 30 km zone aan te wijzen. Bovendien wordt de weg onveiliger wanneer de snelheden van auto en bus te verschillend worden (hetgeen o.i. een risico is vanwege de combi 30 km / bus + auto). Tenslotte is met name de passage bij de Nelson Mandelabrug niet veilig bij een snelheid boven de 30 km/u vanwege de beperkte breedte tussen de pylonen en het beperkte zicht op de weg omdat de brug hoger ligt.
Wij begrijpen dat de gemeente van zins is 30 km af te dwingen via de instelling van een groene golf. Dat is natuurlijk prima, mits dit inderdaad werkt. Daarnaast hebben wij echter een aantal andere suggesties om de rijsnelheid omlaag te brengen:
- zorg dat de verhogingen bij de kruisingen ook daadwerkelijk 30 km/u afdwingen
- lichtborden die de werkelijk gereden snelheid aan de bestuurder tonen, ook de bussen
- snelheidscamera's
- variatie in wegbedekkingsmaterialen

Wij stellen voor dat een jaar na ingebruikname van de weg de situatie wordt geëvalueerd en dat, wanneer blijkt dat er toch structureel harder dan 30km wordt gereden / zich onveilige situaties voordoen, aanvullende maatregelen worden getroffen.

Antwoord

In het VO zijn de snelheidsremmende maatregelen toegelicht. De busbaan en de rijweg voor autoverkeer zijn zodanig ontworpen dat hier een snelheidsremmend effect vanuit gaat. De busbaan ligt iets verhoogd ten opzichte van de autorijbanen. Op de kruisingen (oversteken met fietsers en/of voetgangers) wordt de autorijbaan verhoogd (kruispuntplateaus) naar hetzelfde niveau als de busbaan. Naast een snelheidsremmend effect wordt hierdoor de automobilist geattendeerd op de oversteek en op andere weggebruikers. Ook de toevoeging van een bomenlaan met een minimale wegbreedte werkt visueel versmallend en hierdoor snelheidsremmend.

Er is vooralsnog geen aanleiding om extra maatregelen toe te voegen. Het is natuurlijk nooit uitgesloten dat hier harder dan 30 kilometer wordt gereden tussen de drempels en plateau's, wat op zich niet tot een groot knelpunt hoeft te leiden omdat hier geen kruisende (oversteek)bewegingen plaatsvinden. Omdat de tussendelen waar dit zou kunnen relatief kort zijn, is onze inschatting dat dit nauwelijks zal voorkomen. Daarbij is inderdaad de intentie dat de instellingen van de VRI's (verkeersregelinstallaties) voor de bus en de auto's worden ingesteld op een snelheid van 30 km/uur voor een groene golf, zodat harder rijden niet loont.

Als na in gebruikname en evaluatie toch blijkt dat er onveilige situaties optreden kan aanvullend worden gekeken naar maatregelen als snelheidsdisplays en lichtborden.

Reactie

Wij hebben ons steeds ingezet voor behoud van de groenstrook aan weerszijden van de Hovenierswoning, in het bijzonder het grasveld aan de oostzijde, ten behoeve van buurt- en andere evenementen [...] Het grasveld is goed gelegen en vrijwel het enige in de wijk waar dergelijke evenementen (inclusief tent) kunnen.

De toekomstige verbreding van de Van Zijstweg en de rechtsaffer naar de Veilinghavenkade perken het huidige grasveld fors in; mogelijk ook breidt de tuin van de Hovenierswoning in de toekomst iets uit in oostelijke richting. Wij dringen er daarom op aan om de rechtsaffer richting Veilinghavenkade niet langer te maken dan strict nodig. In het plan is deze ca. 35 m lang, goed voor 7 auto's. Naar onze waarneming zijn dit er in de spits hooguit 2 a 3 tegelijk. De rechtsaffer zou dus zeker de helft korter kunnen en misschien nog meer dan dat. Wij hebben begrepen dat de gemeente hiernaar kijkt en we zien met belangstelling uit naar de uitkomsten.

Daarnaast willen we de suggestie neerleggen om de smalle bomenberm t.h.v. de hovenierswoning door te trekken tot aan de Veilinghavenkade. De afweging smallere berm (2,3 i.p.v. 3 m) t.g.v. een buurt-evenementenveld vinden wij gerechtvaardigd.

Antwoord

Wij hebben n.a.v. uw reactie de rechtsaffer ingekort. In de afweging van de lengte van de rechtsaffer staat een goede bereikbaarheid van de wijk en goede doorstroming op de Van Zijstweg nu en in de toekomst voorop. Daarnaast moet deze rechtsaffer ook op een verkeersveilige manier worden ingepast, dat wil zeggen dat er voldoende opstelruimte is voor de afslaande auto. Het simulatiemodel laat zien dat in de ochtend en avondspits vaak niet meer dan 4 auto's staan opgesteld. Dit betekent echter nog niet meteen dat de rechtsaffer met diezelfde lengte ingekort is. Dit hing namelijk ook af van een vloeiende inpassing van zowel rijbaan, berm en fietspad.

Ten aanzien van de breedte van de bomenrij maken we een andere afweging. De bermen zijn een natuurlijke barrière tussen de auto en fietser en dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit en het verbeteren van de ecologische en stedelijke klimatologische vitaliteit van de Dichterswijk. Er geldt een minimale breedte van de bermen die voor bomen nog redelijke groeiomstandigheden biedt. Alleen waar het profiel écht te weinig ruimte heeft (ter hoogte van de trafo en hovenierswoning) wijken we hier van af. Daarnaast is op deze plek voldoende ruimte nodig voor de afslaande auto om zicht op te stellen alvorens het fietspad over te steken. Indien de berm smaller wordt, wordt ook de opstelruimte kleiner. Dat is niet wenselijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Reactie De Overste den Oudenlaan stroomt in de praktijk zeer goed door richting het westen, dus de rechtsaffer aan het eind van de Tellegenlaan kan in de praktijk sterk bijdragen aan het leeglopen van dat kruispunt in de avondspits. Daarom de suggestie om al aan het begin van de voorsorteerstroken duidelijk de richting A2 - Den Haag - Amsterdam aan te geven. ***Antwoord*** *Dank voor uw suggestie. In het onderliggende bebordingsplan bij dit Voorlopig Ontwerp is deze suggestie verwerkt. Het eerste bord staat iets voor het punt waarbij de automobilist de mogelijkheid krijgt een voorsorteervak te kiezen, zodat de automobilist voldoende tijd heeft zich hierop te anticiperen. Ook de VRI instellingen worden zo ingesteld dat het autoverkeer wordt verleid deze richting te kiezen.*

Reactie 7

Reactie

Het VO is de uitwerking van het IPvE/FO, waarop wij (roeiverenigingen URV Viking, USR Triton en AUSR Orca, red.) onze gezamenlijke zienswijze hebben ingediend. Zoals wij daarin stelden beperkt de realisatie van de busbaan Dichterswijk de trainingsmogelijkheden voor roeiers in enige mate door de verbreding van de Nelson Mandelabrug. Wij zijn verheugd te kunnen vaststellen dat in het nu voorliggende VO belangrijke elementen uit onze eerdere zienswijze zijn verwerkt. […]. Wij willen u hierbij complimenteren met de elegante wijze waarop het VO aan de verschillende belangen tegemoetkomt. Vooral het feit dat in het VO de variant met onderdoorgang van een fietspad onder de Nelson Mandelabrug en de nog te realiseren Expeditiebrug van de Jaarbeurs is uitgewerkt is belangrijk voor vele partijen, waaronder de roeiers.

Antwoord gemeente

Hartelijk dank voor uw complimenten.

Reactie

Wij hebben vastgesteld dat het VO en het Bestemmingsplan wat ons betreft geen wijziging behoeven. Wel bevat het VO met het oog op de roeibelangen een aantal aandachtspunten, die wij hieronder nader toelichten en graag zoveel mogelijk verwerkt zien in de contractstukken voor de aanbesteding. […] De onderdoorgang voor fietsers borgt dat de coaches hun boot zonder oponthoud kunnen blijven begeleiden. Onze voorkeur gaat daarom uit naar een uitvoering van de onderdoorgang die het zicht vanaf het fietspad op de roeiers zo min mogelijk beperkt. De uitwerking van de onderdoorgang in het VO lijkt het traject met verminderd zicht zo kort mogelijk te houden. Dit spreekt ons uiteraard aan, evenals de verschillende elementen die in het VO zijn opgenomen voor het zoveel mogelijk toelaten van daglicht in de onderdoorgang.
De manier waarop de brug met onderdoorgang is uitgewerkt in het VO borgt verder dat de beschikbare doorvaartbreedte van beide bruggaten ten minste gelijk blijft aan de huidige doorvaartbreedte, een essentieel element voor het behoud van het Merwedekanaal als trainingsaccommodatïe voor roeiers. De aanleg van een volledig nieuw wegdek in het westelijke deel van de Nelson Mandelabrug juichen wij ook toe, omdat daardoor de oude fundering op de wal verdwijnt.

Antwoord gemeente

In de vraagspecificatie ten behoeve van de aanbestedingsprocedure wordt de aannemer gevraagd om in de uitwerking van het VO in een Definitief Ontwerp (DO) met ontwerpvoorstellen te komen ten bate van zicht op het water en lichtinval.

Reactie

Wij zijn ons ervan bewust dat de uitvoering van bouwwerken rond het Merwedekanaal onvermijdelijk tot hinder voor het roeien leidt. De ervaring leert dat deze hinder bij goed en tijdig gevoerd onderling overleg hierover tot een minimum kan worden beperkt. Wij zijn dan ook ingenomen met het op de inloopbijeenkomst van 11 januari jl. van uw kant uitgesproken voornemen om vóór de planning en vóór de uitvoering van de bouwwerkzaamheden met ons in overleg te treden om tot een optimale afstemming te komen. Voor de roeiers zijn de volgende elementen van belang:

- voor het kunnen uitvoeren van volwaardige roeitrainingen moet te allen tijden ten minste één van de twee bruggaten beschikbaar zijn voor doorvaart […]. Uiteraard is het voor de roeiers van belang dat de periode dat de bruggaten minder beschikbaar zijn zo kort mogelijk worden gehouden.
- de piektijden voor roeitrainingen zijn de avonden en de weekenden, met daarnaast ook verhoogde activiteit op woensdag- en vrijdagochtend. Pontons moeten in die perioden naar een veilige plaats zijn versleept, bij voorkeur naar de havenkom. Verder is sprake van extra drukte in de perioden maart t/m april (wedstrijdseizoen studenten en junioren) en september t/m oktober (introductietijd). […]
- veel van de roeitrainingen worden in het donker afgewerkt. Eventuele obstakels moeten daarom goed verlicht zijn. […]

Antwoord gemeente

Hartelijk dank voor uw inbreng. Wij zullen in nauw overleg met u kijken hoe wij uw wensen zo goed mogelijk kunnen meenemen in de eisen voor de aannemer.

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan

HOV-baan Dichterswijk

Vastgesteld,

HOV-baan Dichterswijk

Inhoudsopgave

Regels 3

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 3

Artikel 1 Begrippen 3
Artikel 2 Wijze van meten 5

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 6

Artikel 3 Groen 6
Artikel 4 Verkeer 6
Artikel 5 Verkeer - Openbaar vervoer 6
Artikel 6 Verkeer - Verblijfsgebied 7
Artikel 7 Waarde - Archeologie 7
Artikel 8 Waterstaat - Waterkering 8

Hoofdstuk 3 Algemene regels 9

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel 9
Artikel 10 Algemene gebruiksregels 9
Artikel 11 Algemene aanduidingsregels 9
Artikel 12 Algemene afwijkingsregels 9
Artikel 13 Algemene wijzigingsregels 10

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 11

Artikel 14 Overgangsrecht 11
Artikel 15 Slotregel 11

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan 'HOV-baan Dichterswijk' met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.6 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.7 Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.8 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.9 Bestaand

a. Bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan,daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.10 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.11 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.12 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.13 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.14 Evenementen

Georganiseerde, publieke, bijzondere gebeurtenis.

1.15 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.16 Kampeermiddelen

a. Tenten, tentwagens, kampeerauto's of caravans.
b. Enige andere onderkomens of enige andere voertuigen of gewezen voertuigen of gedeelten daarvan, voorzover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning vereist is.

Een en ander voorzover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht, dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf en waarvan de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.17 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.18 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.19 Prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.20 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.21 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.22 Woonboot

Elk vaartuig of drijvend voorwerp, dat wordt gebruikt als woning.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de inhoud van een bouwwerk:

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk:

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
b. fiets-en voetpaden;
c. nutsvoorzieningen;
d. speelvoorzieningen;
e. water, waterbeheer en waterberging;
f. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
g. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
b. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking de regel onder a, niet meer bedragen dan 4 meter.
c. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. rijwegen, bestaande uit maximaal 2x1 rijstrook, in- uitvoegstroken daarbij niet begrepen;
b. fiets- en voetpaden;
c. parkeervoorzieningen;
d. halteplaatsen;
e. waterbeheer en waterberging;
f. water en kruisingen met water;
g. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen en kunstwerken.
h. reclame-uitingen en kunstwerken.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

a. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m^2 per gebouw.
b. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 meter.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.
b. De bouwhoogte van vlaggenmasten mag in afwijking de regel onder a, niet meer dan 6 meter bedragen.
c. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 5 Verkeer - Openbaar vervoer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Openbaar vervoer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een hoogwaardige openbaarvervoerbaan (HOV-baan), in de vorm van een busbaan;
b. (ondergrondse) kruisingen met wegen;

c. fiets- en voetpaden;
d. waterbeheer en waterberging;
e. water en kruisingen met water;
f. halteplaatsen;
g. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen en kunstwerken.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen
a. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m^2 per gebouw.
b. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 meter.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
c. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.
d. De bouwhoogte van vlaggenmasten mag in afwijking de regel onder a, niet meer dan 6 meter bedragen.
e. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

Artikel 6 Verkeer - Verblijfsgebied

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
b. waterbeheer en waterberging;
c. water en kruisingen met water;
d. groenvoorzieningen;
e. parkeervoorzieningen;
f. speelvoorzieningen;
g. bij de bestemming behorende wegen, voet- en fietspaden, geluidwerende voorzieningen, fietsenstallingen, nutsvoorzieningen, kunstwerken.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Gebouwen
a. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
b. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
b. De bouwhoogte van speelvoorzieningen mag in afwijking de regel onder a, niet meer bedragen dan 4 meter.
c. De bouwhoogte van vlaggenmasten mag in afwijking de regel onder a, niet meer dan 6 meter bedragen.
d. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in lid 6.2 onder a en lid 6.2 onder b voor:

a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m².
b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 7 Waarde - Archeologie

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

7.2 Specifieke gebruiksregel

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voor opgenomen bestemming(en), primair bestemd voor het in stand houden en het onderhoud van de waterkering naast de andere krachtens dit plan hieraan gegeven bestemmingen.

8.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken ten dienste van deze bestemming worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

8.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. binnen deze bestemming mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de overige bestemmingen, uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd bij een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 8.2 voor:

a. het bouwen van gebouwen ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering;
b. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de overige voor deze gronden aangewezen bestemmingen, met inachtneming van de betreffende regels van dit plan, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

10.1 Strijdig gebruik

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

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

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

11.1 Vrijwaringszone-straalpad

11.1.1 Aanduidingsomschrijving

De gronden ter plaatse van de aanduiding: 'Vrijwaringszone-straalpad' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een straalverbinding.

11.1.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet hoger worden gebouwd dan 35 meter ten opzichte van NAP.

11.1.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 11.1.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, mits vooraf advies is verkregen van de beheerder van de straalverbinding.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de in het plan opgenomen (goot)hoogtematen en bebouwingspercentages tot niet meer dan 10% van deze maten en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
d. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
e. de regels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Artikel 13 Algemene wijzigingsregels

Burgemeester en wethouders zijn, op grond van artikel 3.6 Wro, bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits:
   a. deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   b. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   c. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

14.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 15 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk.

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

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan

HOV-baan Dichterswijk

Vastgesteld,

HOV-baan Dichterswijk

Inhoudsopgave

Toelichting 3

Hoofdstuk 1 Inleiding 5

1.1 Aanleiding 5
1.2 Voorgeschiedenis 6
1.3 Doelstelling 6
1.4 Ligging en begrenzing plangebied 6
1.5 Vigerende bestemmingsplannen 8
1.6 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 9

2.1 Rijksbeleid 9
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 9
2.3 Gemeentelijk beleid 11
2.4 Conclusie 17

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving 19

3.1 Inleiding 19
3.2 Planbeschrijving 19

Hoofdstuk 4 Onderzoek en randvoorwaarden 25

4.1 Inleiding 25
4.2 Milieu-effectrapportage en m.e.r.-beoordeling 25
4.3 Geluidhinder 26
4.4 Externe veiligheid 26
4.5 Explosieven 27
4.6 Luchtkwaliteit 27
4.7 Bodem 28
4.8 Trillingen 29
4.9 Natuurbescherming 30
4.10 Water 32
4.11 Archeologie 38
4.12 Kabels en leidingen 40
4.13 Gezondheid 40
4.14 Duurzaamheid 41

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid 43

5.1 Economische uitvoerbaarheid 43
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 43

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet 45

6.1 Inleiding 45
6.2 Opbouw regels 45
6.3 Artikelsgewijze toelichting 45
6.4 Handhaving 47

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

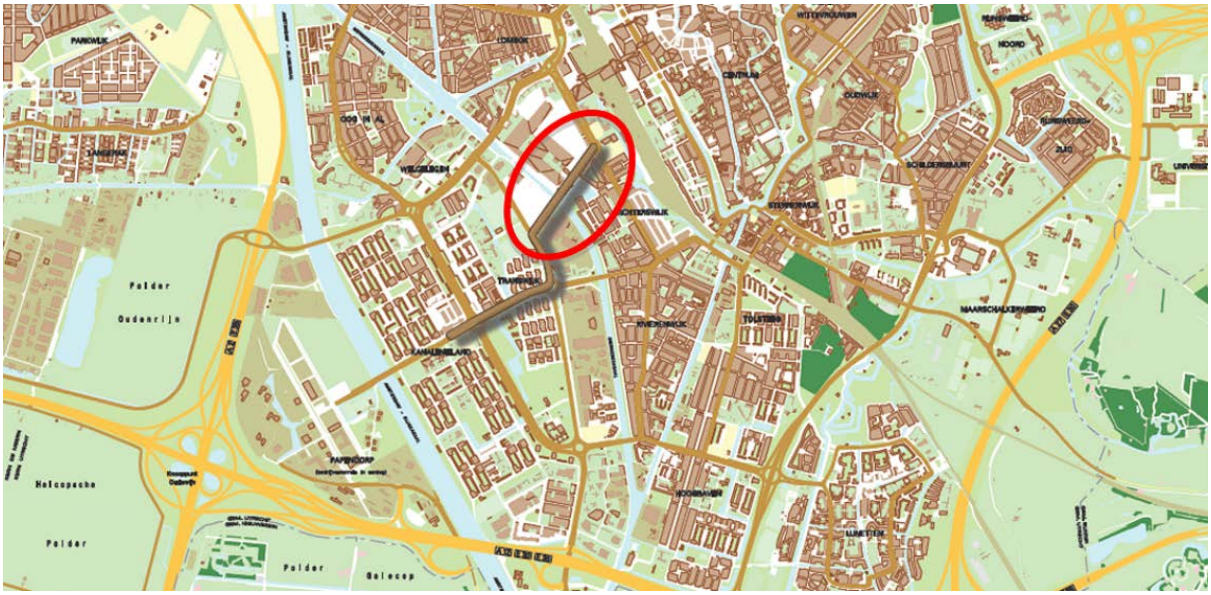
1.1 Aanleiding

Met het stedelijk bereikbaarheidsprogramma werkt Utrecht aan haar bereikbaarheid en ontsluiting. De snel groeiende mobiliteit, de grote gebiedsontwikkelingen in Utrecht (Leidsche Rijn en Stationsgebied) en de centrale ligging in het hart van Nederland zijn aanleiding voor een fors aantal verkeersprojecten. Zo wordt in Utrecht niet alleen een netwerk van fietsroutes, maar ook een netwerk van vrijliggende Hoogwaardig Openbaar Vervoer-banen (HOV-banen) gerealiseerd dat een goed alternatief biedt voor de auto.

Tegelijkertijd wil Utrecht dat het bestaande en toekomstige autoverkeer veiliger en beter in, uit en om de stad wordt geleid. Voor de autobereikbaarheid van het toekomstige stationsgebied zijn de uitgangspunten uit het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen leidend. Dit Mobiliteitsplan beschrijft hoe mobiliteit bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit en leefbaarheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.
Een onderdeel van dit netwerk is de ‘HOV Zuidradiaal’. Deze HOV-baan loopt van Station Vleuten naar Utrecht CS.

De als laatste te realiseren delen van de HOV Zuidradiaal zijn de busbanen Transwijk (Z80) en Dichterswijk (Z90). Deze trajectdelen zijn de belangrijke invalsroute naar het Busstation West, Railstation Utrecht-Centraal en het stationsgebied, inclusief Jaarbeurspleingarage. Busbaan Transwijk (Z80) bestaat uit de Overste den Oudenlaan – Anne Frankplein en Koningin Wilhelminalaan – 5 Meiplein – Churchilllaan. Busbaan Dichterswijk (Z90) sluit hierop aan en bestaat uit de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Van Zijstweg en de aansluitingen op zowel de Overste den Oudenlaan als de Croeselaan.

Voorliggend bestemmingsplan is gericht op het mogelijk maken van de Z90. De aanleg van de aansluiting op de Overste den Oudenlaan is reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan voor de Z80, "HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland".



Afbeelding 1.1: Ligging Z80 / Z90 (binnen cirkel Z90)

1.2 Voorgeschiedenis

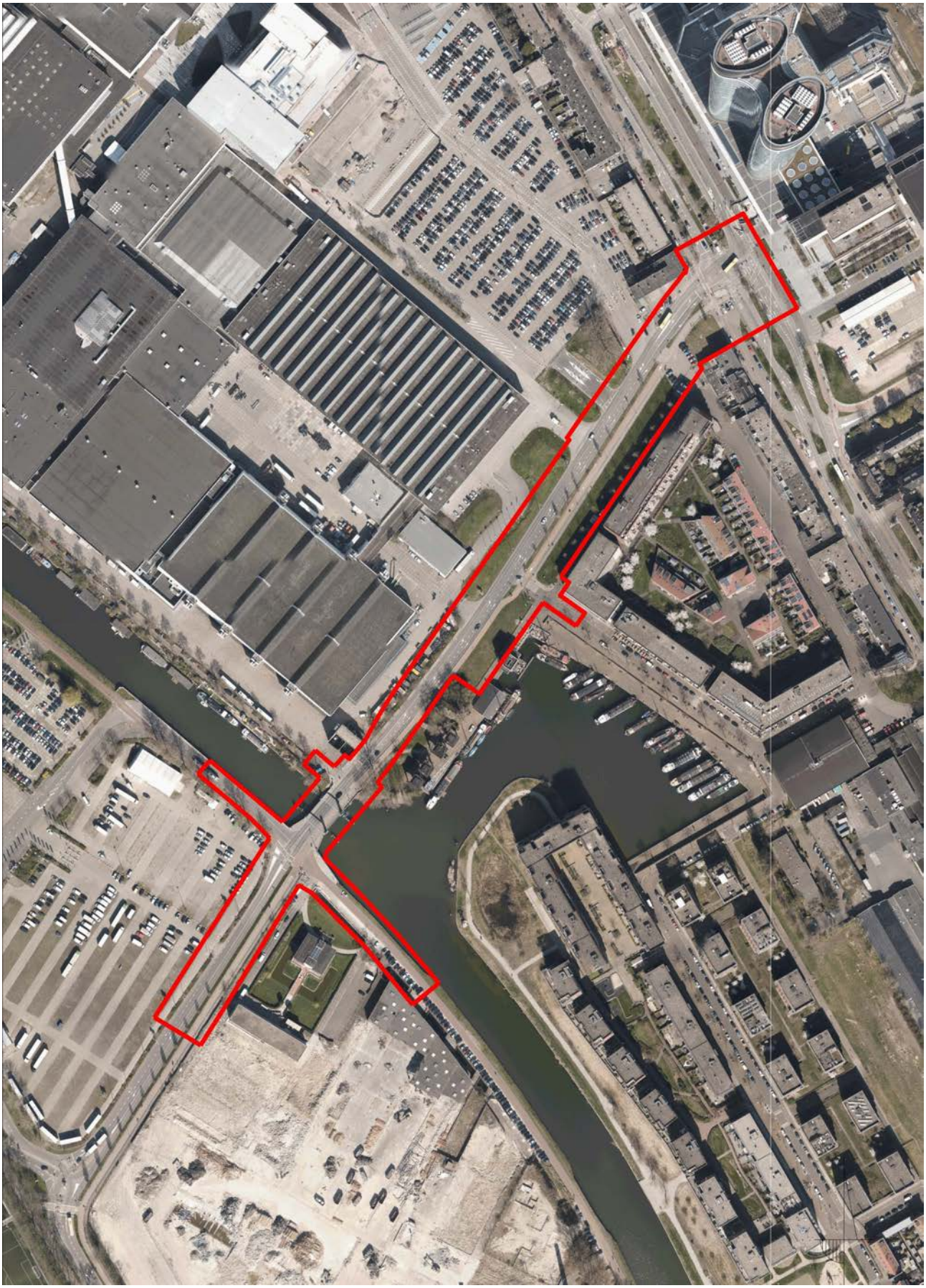
Over de uitgangspunten voor de ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn de afgelopen jaren al diverse bestuurlijke besluiten genomen. In 1999 heeft de Raad besloten dat er in Utrecht een netwerk voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer moet worden aangelegd. In het Masterplan voor het Stationsgebied uit 2003 is aangegeven dat de Overste den Oudenlaan, de Dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg moeten worden aangepast ten behoeve van de bereikbaarheid van het stationsgebied. Het belang hiervan is onderstreept in het Actieplan Luchtkwaliteit uit 2009. Hiermee is de basis gelegd voor het ontwerp voor de HOV Zuidradiaal. Het voorlopig ontwerp (VO) voor het deel van de Zuidradiaal langs Dichterswijk vormt de basis voor voorliggend bestemmingsplan. Het VO is gebaseerd op het op 6 juli 2017 door de raad vastgestelde Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp Busbaan Dichterswijk.

1.3 Doelstelling

De voorgenomen ontwikkeling past deels in de vigerende bestemmingsplannen. Op onderdelen wijkt de ontwikkeling af van de geldende regels. Om tot een samenhangende juridische regeling te komen, is gekozen voor een nieuw bestemmingsplan voor het gehele nieuwe profiel. De hoofddoelstelling van het op te stellen bestemmingsplan is het planologisch-juridisch mogelijk maken van de HOV-baan Van Zijstweg - Dr. M.A. Tellegenlaan, vanaf de Croeselaan en de verkeerskundige aanpassingen ten behoeve van de doorstroming naar en bereikbaarheid van het stationsgebied.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat de toekomstige busbaan, autowegen en langzaam verkeer- infrastructuur en de daarbij behorende aanpassingen in haar directe omgeving. Het traject loopt vanaf de kruising Croeselaan – Van Zijstweg via de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan, bijna tot aan de kruising met de Overste den Oudenlaan (zie afbeelding 1.2).



Afbeelding 1.2: Begrenzing plangebied

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeren de volgende bestemmingsplannen en een beheersverordening:

Bestemmingsplan	Vastgesteld door raad	Goedgekeurd door GS
HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland	04-02-2016	
Actualisering stationsomgeving	31 oktober 2013	
Dichterswijk - Croeselaan	12-04-1990	13-11-1990

Beheersverordening	Vastgesteld door raad	Onherroepelijk
Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk	20 juni 2013	11 juli 2013

De voorgenomen ontwikkeling past deels in de vigerende plannen. Op onderdelen wijkt de ontwikkeling af van de geldende regels. Om tot een samenhangende juridische regeling te komen, is er gekozen voor een nieuw bestemmingsplan voor het gehele nieuwe profiel.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie en worden de ontwikkelingsmogelijkheden die het plan biedt beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van onder meer milieuaspecten komen in hoofdstuk 4 aan bod. In hoofdstuk 5 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

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

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

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

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijven de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Deze groei van de mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd, waarbij de gebruiker voorop staat. De in de structuurvisie opgenomen ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

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.
De aanleg van een netwerk van vrije busbanen en trambanen in Utrecht sluit hierbij aan. De uitvoering en inpassing is een taak van de regio en de gemeente.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013

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

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

- een duurzame leefomgeving;
- vitale dorpen en steden;
- landelijk gebied met kwaliteit.

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

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

In de PRS is aangegeven dat de provincie belang hecht aan een goede bereikbaarheid van woon-, werk en vrije tijdslocaties. De rol van de provincie is stimuleren en participeren. De HOV-baan Dichterswijk (Z90) is op de deelkaart verkeer en vervoer aangeduid als regionaal HOV.

2.2.2 Mobiliteitsplan 2015-2018

Het Mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma en is vastgesteld door Provinciale Staten op 7 juli 2014. De Mobiliteitsvisie bevat de lange termijn doelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van de provincie goed te laten functioneren. Daarnaast beschrijft de visie welke rol de provincie op zich neemt om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. Dit wordt iedere vier jaar geconcretiseerd in een Mobiliteitsprogramma waarin is verwoord welke acties (op kortere termijn) nodig zijn en welke samenhang deze hebben met de lange termijn doelen.

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de kracht, aantrekkelijkheid en de concurrentiepositie van de provincie. Er wordt ingezet op een mobiliteitsnetwerk dat mensen en goederen snel op hun bestemming brengt, maar dat ook dienstbaar is aan de maatschappelijke behoeftes als duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn.

Van belang hierbij is:

- het versterken van bestaande netwerken;
- het verbinden van netwerken;
- het verbinden van vraag en aanbod aan infrastructuur en mobiliteitsdiensten.

2.2.3 Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015

In 2004 heeft het voormalige Bestuur Regio Utrecht (BRU) het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015 vastgesteld. Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) was als Kaderwetgebied verantwoordelijk voor het regionale verkeers- en vervoerbeleid in de Utrechtse regio.

Het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) concentreert zich rond drie thema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het BRU pleit voor 'beheerste mobiliteit', in overeenstemming met de 'beheerste dynamiek' die het BRU voor ogen staat in het Regionaal Structuurplan. Dit betekent dat het BRU zich uitspreekt tegen het ongelimiteerd faciliteren van de vraag naar verkeer en vervoer en uitdrukkelijk kiest voor selectieve bereikbaarheid.

Dertien hoofdpunten van het BRU-beleid zijn:

- selectieve bereikbaarheid en mobiliteit;
- duurzaam veilig als speerpunt;
- leefbaarheid als randvoorwaarde voor mobiliteit;
- prioriteit fiets op kortere afstanden;
- openbaar vervoer;
- toepassing prijsmaatregelen in nationaal en/of Randstedelijk kader;
- nadruk op benutting;
- betere verbindingen voor Deltametropool;

- noodzaak tot gebiedsgerichte samenwerking;
- nieuwe perspectieven in technologie;
- ketenverplaatsingen;
- betrouwbaarheid van de reistijd;
- goederenvervoer is onmisbaar voor het functioneren van de regio.

2.2.4 OV-visie voor de regio Utrecht 'Snel, betrouwbaar en effectief', 29 februari 2012

De OV-visie van het voormalige Bestuur Regio Utrecht (BRU), nu onderdeel van de Provincie Utrecht, richt zich vooral op de wensen van de reiziger die kan kiezen voor openbaar vervoer, en op relaties waar openbaar vervoer een duidelijke toegevoegde waarde heeft. BRU focust op een efficiënter OV-netwerk, het niet verder uitbreiden van de sociale en ontsluitende functie van het OV-systeem, een realistische verdeling over de regio van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, en op Utrecht Centraal als hét OV-knooppunt van de regio Utrecht.
In de visie is aangegeven dat, vanwege investeringen in het landelijke spoornet en de ruimtelijke ontwikkeling van het stationsgebied, Utrecht Centraal in de toekomst nog belangrijker zal worden. Hier wordt dan ook fors geïnvesteerd in HOV-infrastructuur voor bus- en tram. Daarmee wordt een optimaal functionerende OV-knoop gerealiseerd bij de nu verwachte bus- en tramintensiteiten in 2020.

2.2.5 VERDERpakket 2010-2020, Projectenboek, 12 april 2010

In VERDER werken lokale en regionale overheden, waaronder het voormalig Bestuur Regio Utrecht, samen aan de bereikbaarheid van Midden-Nederland. VERDER zoekt in verschillende programma's naar oplossingen en maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid, zonder daarbij elementen als leefbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en milieu uit het oog te verliezen.

Het voormailge BRU heeft zich, samen met de andere regionale partners, in de planstudie Ring Utrecht voortdurend ingezet voor de duurzaamheid van de plannen, de mogelijke koppeling met binnenstedelijk bouwen en het verder ontwikkelen van het openbaar vervoer: onderwerpen die in de zogenaamde 'ladder van Verdaas' in een logische volgorde worden opgesomd.

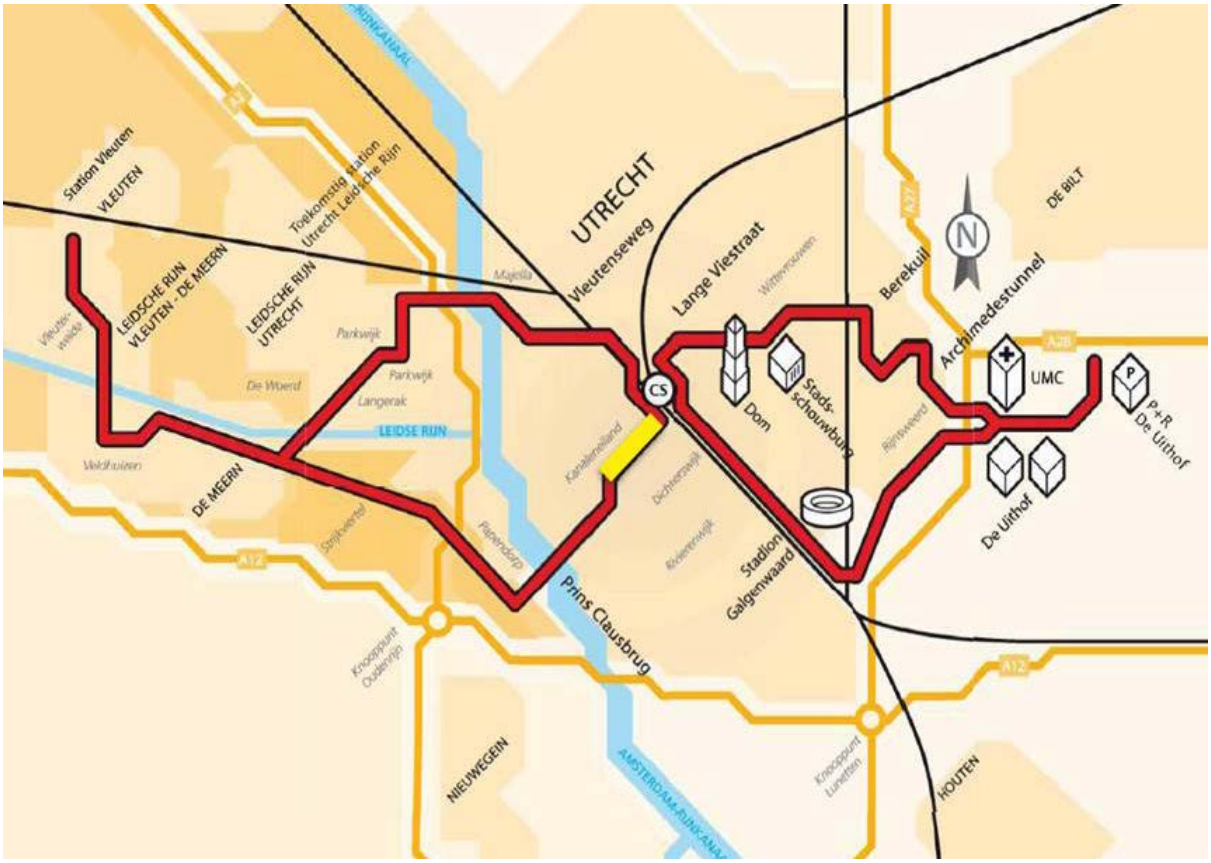
Het verder vormgeven van het HOV-netwerk als ruggengraat van het OV in de regio, samen met Randstadspoor, is komende jaren een belangrijke prioriteit van de regionale samenwerking.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 HOV-netwerk

De gemeente Utrecht heeft in 1999 besloten een netwerk van vrije busbanen aan te leggen. Dit netwerk bestaat uit twee verbindingen: Utrecht CS - De Uithof en Utrecht CS - Leidsche Rijn. Met dit netwerk van vrije busbanen en de inzet van frequent rijdende, comfortabele bussen willen de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht een vorm van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) bieden als alternatief voor de auto.

De HOV Zuidradiaal verbindt Utrecht Centraal met het busstation in de Meern-Oost in aansluiting op de noordradiaal. Het uiterlijk van de HOV-baan wordt gekenmerkt door uniformiteit in materialisatie en maatvoering, zoals elders in Leidsche Rijn gebruikelijk is. De Z90 is de laatste ontbrekende schakel in de zuidradiaal



Afbeelding 2.1: HOV-netwerk vrije busbanen (met Z90 in geel)

2.3.2 Collegeprogramma 'Utrecht maken we samen'

In april 2014 is het collegeprogramma 2014-2018 'Utrecht maken we samen' verschenen. Het collegeprogramma bevat doelstellingen voor de thema's:

- meer ruimte voor eigen initiatief;
- werken aan werk;
- beter onderwijs;
- duurzame Domstad;
- zorgen voor elkaar;
- groei in evenwicht.

Ten aanzien van mobiliteit en luchtkwaliteit heeft het college in haar akkoord aangegeven dat ruimtelijke kwaliteit leidend is in het goed organiseren van mobiliteit. Passend bij de stedenbouwkundige ruimte en randvoorwaarden van onder andere leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit. Een samenhangend netwerk van Randstadspoor, tram en HOV busbanen zijn de basis van een schaalsprong van het OV systeem. Het college wil het OV netwerk beter laten aansluiten bij de stad. Het OV moet een aantrekkelijk alternatief worden voor autoverkeer. Het college zet actief in op het realiseren van de OV-visie van het BRU. De aanleg van de HOV-baan maakt onderdeel uit van de OV-visie van het BRU en past binnen de ambities van het college

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

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

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

gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid.

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

2.3.4 Structuurvisie Utrecht 2015-2030

Voor de stad Utrecht is op 1 juli 2004 de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld. In de structuurvisie wordt geconstateerd dat de economische structuur van Utrecht leunt op een goede bereikbaarheid. De programmatische toevoegingen en, met name, de autonome groei van de mobiliteit in Utrecht, de regio en in de rest van de Deltametropool, trekken een zware wissel op de stedelijke rijkswegenstructuur. Het netwerk van (spoor)wegen staat onder druk. Aanvullende investeringen zijn nodig om dit netwerk goed te laten functioneren en de bereikbaarheid van Utrecht op het gewenste niveau te brengen. Het verbeteren van de bereikbaarheid van het Stationsgebied maakt onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma tot 2015. Het completeren van de HOV-baan naar Leidsche Rijn en het verbeteren van de autobereikbaarheid valt hieronder.

2.3.5 Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (2016)

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

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

De belangrijkste uitgangspunten van het beleid zijn:

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

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

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

2.3.6 Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden' (2007)

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

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

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

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

In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 is aangegeven dat het Merwedekanaal als groene verbinding versterkt dient te worden.

2.3.7 Bomenbeleid Utrecht (2009)

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

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

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

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

2.3.8 Gemeentelijk archeologiebeleid

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

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

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

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

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

Conclusies

- nieuwe functies zullen verenigbaar moeten zijn met duurzaam behoud van de archeologische resten in de bodem;
- in het algemeen moet bij vergunningaanvragen (voor beschermde monumenten en eventueel in het kader van een aanlegvergunningenstelsel) worden uitgegaan van behoud van de bestaande maaiveldsituatie (of beperkte ophoging), aanzienlijke beperkingen ten aanzien van bodemingrepen (hooguit kleinschalige verstoringen in de bovenste 30 cm) en handhaving van het grondwaterpeil.

2.3.9 Actieplan luchtkwaliteit Utrecht 'Lucht voor ambitie'

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

2.3.10 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.

2.3.11 Gebiedsspecifiek beleid

Masterplan Stationsgebied (2003)
Het Masterplan Stationsgebied biedt het kader voor de ontwikkelingen in het stationsgebied voor een periode tot circa 2020. Het masterplan is een vertaling van Visie A 'Stadshart verruimd' waarvoor een meerderheid van de Utrechtse kiezers in een raadplegend referendum in 2002 heeft gekozen. Eigenschappen van die visie zijn met name twee hoofdroutes van oost naar west, een verbouwd Muziekcentrum aan het Vredenburg, een ondertunneld Westplein en een rustige Catharijnesingel.

De doelstelling is een sterk logistiek knooppunt, hoogwaardige openbare ruimte, architectuur van hoge kwaliteit en intensief ruimtegebruik te ontwikkelen die hun bijdrage leveren aan het nieuwe centrum van Utrecht, dat bewoners, reizigers, winkelend publiek en werkenden beleven als prettig, schoon en veilig. Inclusief het aanvullend investeringsprogramma Autobereikbaarheid Stationsgebied, uitgaande van twee invalsroutes naar het stationsgebied (westelijk en oostelijk). De Overste den Oudenlaan en Van Zijstweg maken onderdeel uit van één van de invalsroutes naar het Stationsgebied.

Voorwaarde voor een succesvolle aanpak van het Stationsgebied is een goede bereikbaarheid. Het Stationsgebied moet daarom goed toegankelijk en uitnodigend zijn voor bewoners, bezoekers, werkenden en reizigers. Een goed evenwicht tussen 'er kunnen komen' en 'er willen zijn' is voor elke belanghebbende partij cruciaal.

Structuurplan Stationsgebied (2006)
Dit document is de juridische vertaalslag van het Masterplan voor het Stationsgebied uit 2003, inclusief de bijbehorende actualisatie uit 2004. Het Stationsgebied heeft een grote variatie aan functies. Bestaande sterke functies worden beter verankerd in het Stationsgebied en zwakkere gebieden worden vernieuwd door nieuwe functies toe te voegen. Intensivering van ruimtegebruik rond dit openbaarvervoer knooppunt, door het te ontwikkelen als toplocatie voor werken, wonen en voorzieningen, is van stedelijke, regionale en landelijke betekenis. Versterken van de stad geeft de stad leven, dynamiek en variatie in ruimte en cultuur. Bovendien is stedelijke concentratie van groot belang voor het buitengebied. Door concentratie in de stad, blijft ruimte buiten de stad gespaard. Door te intensiveren op een grote openbaar vervoer knooppunt wordt de stedelijke functies geconcentreerd. Hiermee voert de gemeente rijksdoelstellingen uit op het gebied van de Ruimtelijke Ordening. In het kader van het Structuurplan is een Strategische Milieubeoordeling (SMB) Stationsgebied uitgevoerd (december 2006 incl. luchtrapportage d.d. 13 september 2006). Deze SMB is gebaseerd op de 1e fase Mer die in het kader van het Masterplan Stationsgebied is uitgevoerd. Vanwege actualiteitsoverwegingen is daarna nog een Aanvullend MER Stationsgebied opgesteld (Arcadis, 19 juni 2007).

Nota van Uitgangspunten Van Zijstweg - Mr. M.A. Tellegenlaan (2015)
In de Nota van Uitgangspunten worden als eerste resultaat van het participatietraject de uitgangspunten en randvoorwaarden benoemd voor de herinrichting van het tracé Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan.

De nieuwe infrastructuur van deze wegen moet zodanig worden ingepast dat een veilige verkeerssituatie wordt geboden aan alle verkeersdeelnemers, inclusief fietsers en voetgangers, de leefbaarheid van de buurt worden gewaarborgd en een goede doorstroming van het autoverkeer en daarmee een goede bereikbaarheid van de westkant van het stationsgebied wordt gewaarborgd.

Uitgangspunt is een profiel met 2x1 rijstroken voor autoverkeer waar maximaal 30 km/uur op de Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan mag worden gereden, de HOV-baan in Zuid ligging (50 km/uur), een vrij liggend twee richtingen fietspad (gescheiden van de rijbaan) en een voetpad. Van de

zuidligging van de HOV-baan is af te wijken indien blijkt dat een midden- of noordligging een betere oplossing biedt voor de inpassingsproblematiek en voldoet aan alle uitgangspunten op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming, oversteekbaarheid en leefbaarheid.

De notitie is de basis voor de verdere uitwerking van het ontwerp.

Integraal Programma van Eisen/FunctioneelOntwerp (IPvE/FO) Busbaan Dichterswijk (2017)
Op 6 juli 2017 is het IPvE/FO vastgesteld door de raad. Het Functioneel Ontwerp voldoet aan het merendeel van de uitgangspunten uit de Nota van Uitgangspunten (NvU), aan de wet- en regelgeving, gemeentelijk beleid en de gestelde subsidievoorwaarden. Gedurende het planproces is in gezamenlijkheid besloten enkele uitgangspunten aan te passen. Daarmee is dit IPvE een nadere specificatie van de NvU, waarbij uitgangspunten verder zijn ingevuld, geoptimaliseerd en aangevuld.

In het FO zijn de uitgangspunten vertaald in een ontwerp. Daarbij is zowel een middenligging als een zuidligging van de busbaan ontworpen. Beide varianten zijn beoordeeld op de criteria Ruimtelijke Inpassing en Leefbaarheid, Oversteekbaarheid en Verkeersveiligheid en Doorstroom en Verkeer. Op basis van de afweging op deze drie criteria is er een voorkeur voor de middenligging. Daarbij telt sterk mee dat er sprake is van een stedelijke context, waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer prioriteit heeft. De ruimtelijke impact en uitstraling van de middenligging past het beste bij de binnenstedelijke context. Verder is de middenligging op onderdelen - met name voor kwetsbaar langzaam verkeer - verkeersveiliger dan de zuidligging.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op het ontwerp.

2.4 Conclusie

De beoogde aanleg van een HOV-verbinding en de aanpassingen aan de weginfrastructuur passen binnen de uitgangspunten van het rijks-, provinciaal en regionaal beleid om de uitbreiding van stedelijke functies zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren en de ruimte intensief te benutten. Hierbij is wel van belang dat de infrastructuur op zorgvuldige wijze wordt ingepast.

De beoogde ontwikkeling maakt de busaan- en afvoer naar de OV terminal mogelijk en draagt bij aan het verwezenlijken van het regionaal en gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid. In het RVVP is nadrukkelijk aangegeven dat er moet worden gekozen voor een goed openbaarvervoersysteem dat aantrekkelijk is voor bestaande en nieuwe reizigers. De aanleg van de busbaan voorziet hierin.

In het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit 2009 en ter verbetering van de bereikbaarheid is aanpassing van de Overste den Oudenlaan, Dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg nodig. Hiermee wordt bijgedragen aan de algemene leefbaarheid (verbetering luchtkwaliteit) in de stad Utrecht. De HOV levert een essentiële bijdrage aan de ambities en beleidsdoelstellingen voor de bereikbaarheid van de stad.

De infrastructuur wordt voorzien van groen en bermen en de bomenstructuur wordt zoveel mogelijk hersteld en waar mogelijk verbeterd.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Inleiding

Het tracé van de HOV-baan Dichterswijk loopt door bestaand stedelijk gebied en gaat vanaf de Croeselaan (nabij het Centraal Station) over de Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan, bijna tot aan de kruising met de Overste den Oudenlaan. Het traject loopt over bestaande infrastructuur, langs de Jaarbeurs en door de Dichterswijk.

Het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan bevat de bestaande infrastructuur en bijbehorende bermen van de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan. Aan de noordwestzijde valt het plangebied samen met een deel van het Jaarbeursterrein. Aan de zuidoostzijde van de Dr. M.A. Tellegenlaan ligt de Villa Jongerius.

De plangrens van het bestemmingsplan komt niet geheel overeen met de projectgrens. Niet alleen de HOV-baan met aanliggende autowegen, fiets- en voetpaden is opgenomen maar ook de aangrenzende gebieden, waar ingrepen plaatsvinden die het gevolg zijn van de aanleg van de HOV-baan en de verbetering van de bereikbaarheid van het stationsgebied, zoals het verleggen en aanleggen van extra rijstroken voor het autoverkeer, het herinrichten van parkeergelegenheid en aanpassen van aansluitingen op wegen die uitkomen op de Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan.

De kruising van de Dr. M.A. Tellegenlaan met de Overste den Oudenlaan wordt aangelegd binnen de mogelijkheden die het bestemmingsplan 'HOV-baan Transwijk, Kanaleneiland' biedt. Om deze reden ligt de grens van het bestemmingsplan daar ter hoogte van de zuidelijke perceelsgrens van de Villa Jongerius.

Ter weerszijden van het tracé is op een aantal plaatsen het plangebied verruimd om naadloos aan te sluiten op de grenzen van aangrenzende bestemmingsplannen en de berheersverordening. Daarnaast is er grond aangekocht van de Jaarbeurs om alle aanpassingen in het profiel te kunnen realiseren.

Tot slot is een deel van de Kanaalweg ter hoogte van Villa Jongerius binnen het plangebied opgenomen voor de aanleg van een onderdoorgang voor fietsers onder de Nelson Mandelabrug en de toekomstige expeditiebrug.

3.2 Planbeschrijving

Het bestemmingsplan is gericht op het mogelijk maken van een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrije HOV-baan vanaf de Croeselaan tot en met Dr. M.A. van Tellegenlaan. Het is de laatste schakel in de aanleg van de HOV Zuidradiaal. De nieuwe infrastructuur van de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan wordt zodanig ingepast dat een veilige verkeerssituatie wordt geboden aan alle verkeersdeelnemers. Daarbij is de leefbaarheid voor bewoners en ondernemers in de buurt en een goede doorstroming van het autoverkeer belangrijk. Met deze ontwikkeling wordt een goede bereikbaarheid van de westkant van het stationsgebied bereikt.

3.2.1 Vrije busbaan

Deze paragraaf bevat een algemene beschrijving van de inpassing en uitgangspunten voor de HOV-baan. In paragraaf 3.2.6 is een beschrijving van de verschillende deelgebieden van het plangebied opgenomen.

Afbeelding 3.1: HOV-baan Zuidradiaal (binnen cirkel HOV-baan plangebied)

Plantoelichtingen onderbouwing

Bij het IPvE/FO is aan de hand van drie criteria afgewogen welke profiel en daarmee welke ligging voor de HOV baan de voorkeur heeft. Deze drie criteria zijn: Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid, Ruimtelijke inpassing en leefbaarheid en Verkeer en doorstroming. Op basis van de afweging op deze criteria, is er een voorkeur voor de middenligging voor de HOV baan. Daarbij telt sterk mee dat er sprake is van een stedelijke context, waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer prioriteit heeft. De ruimtelijke impact en uitstraling van de middenligging past het beste bij de binnenstedelijke context. Verder is de middenligging op onderdelen - met name voor kwetsbaar langzaam verkeer - verkeersveiliger dan de zuidligging.

De weg ligt in Zone A van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB). Dit betekent onder andere dat de maximum snelheid voor autoverkeer 30 km/uur is. Vanuit oogpunt van eenduidigheid en verkeersveiligheid, geldt ook voor de bus een maximale snelheid van 30 km/uur.

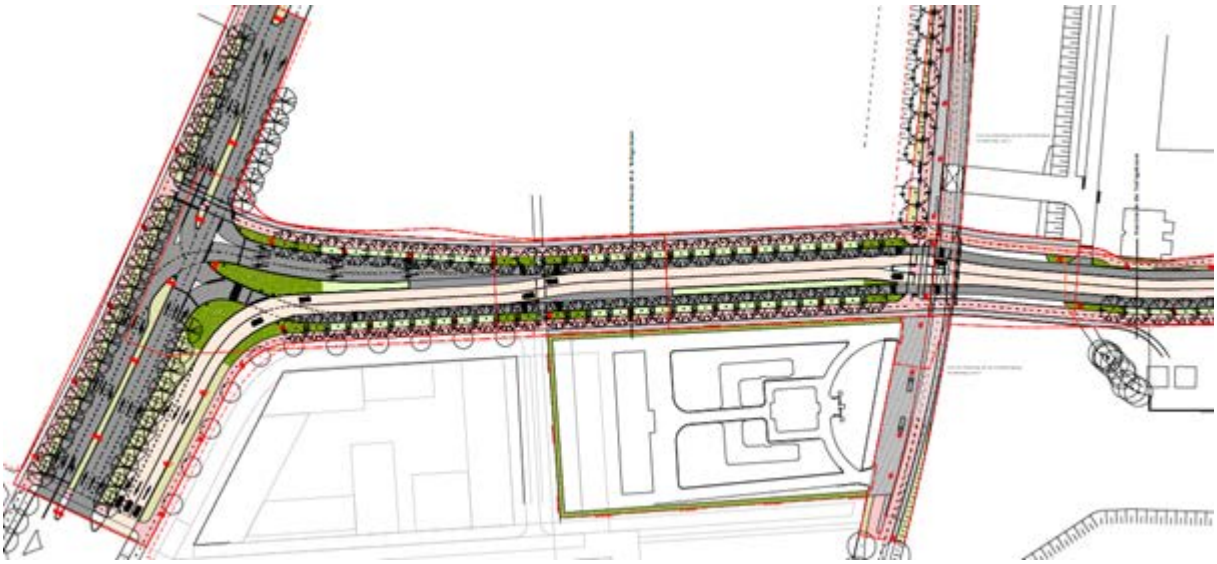
De verkeersafwikkeling bij het voorlopig ontwerp is gesimuleerd met een verkeersmodel, gebaseerd op VRU 3.3 doorkijk 2030 (waarin de meest recente keuzes voor alle ontwikkelingen aan de westzijde van het Stationsgebied zijn verwerkt).

In het IPvE/FO was geconcludeerd dat de gemiddelde HOV snelheid tijdens de spits op het hele HOV traject van Vleuten tot Utrecht CS past binnen de subsidievoorwaarden. Samen met de provincie zijn in het voorlopig ontwerp optimalisaties doorgevoerd die bijdragen aan een comfortabel HOV netwerk. De inpassing van de bushalte is verbeterd, de kruising Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan is compacter vormgegeven en de asverspringing van de busbaan bij de kruisingen zijn vloeiender.

In nauwe afstemming met de provincie vindt in de volgende fase een verdere optimalisatie plaats op het gebied van verkeersmanagement op dit traject én op de hele Zuidradiaal. Onderdeel hiervan is de finetuning van de instellingen van de verkeersregelingen.

De simulatie laat zien dat het autoverkeer in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen kan, mét een optimale VRI instelling. In de ochtendspits kunnen de auto's komende vanaf Van Zijstweg en Croeselaan Zuid gedurende het drukste uur in de spits bij het kruispunt Croeselaan / Van Zijstweg niet in één keer door groen. De verkeersafwikkeling tijdens de spits past binnen het

kader van het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving. De gemeente blijft inzetten op het beperken van de verkeersintensiteiten. Hiervoor staat de gemeente deels zelf aan de lat, maar ook andere instellingen en bedrijven die in het stationsgebied zijn gevestigd hebben hier invloed op.



Afbeelding 3.2: Voorlopig ontwerp middenligging busbaan Dichterswijk ter hoogte van de Dr. M.A. Tellegenlaan

Afbeelding 3.3: Voorlopig ontwerp middenligging busbaan Dichterswijk ter hoogte van de Van Zijstweg

Nelson Mandelabrug en onderdoorgang

De Nelson Mandelabrug moet constructief worden aangepast om de toekomstige verkeersintensiteiten van bus en auto te kunnen dragen. Daarnaast wordt er aan beide zijden een tweerichtingen langzaam verkeerverbinding gerealiseerd.
De huidige brug wordt behouden en aan weerszijden van de brug worden extra dekken gehangen voor de fiets- en voetpaden.
De bestaande overbrugging wordt daarbij geschikt gemaakt voor twee rijstroken voor autoverkeer en twee rijstroken voor busverkeer, met daarnaast aan weerszijde van de overbrugging een fiets-voetpad van elk 6 meter breed.

Door woningbouwontwikkelingen in de omgeving (Merwedekanaal en Beurskwartier) zal het totaal aantal fietsers toenemen en daarmee ook het aantal fietsers dat de kruising Kanaalweg - Dr. M.A. Tellegenlaan wil oversteken. Om deze oversteek verkeersveilig èn sociaal veilig te maken, is in het ontwerp rekening gehouden met zowel een kruising op maaiveldniveau als een onderdoorgang.

In het ontwerp op maaiveld wordt rekening gehouden met incidenteel gebruik van de Kanaalweg als ontsluiting, vanaf het zuiden, van het Jongeriuscomplex (via de halfronde oprit, ten behoeve van trouwpartijen).

Haltes

Op de Dr. M.A. Tellegenlaan is ruimte gereserveerd voor een toekomstige bushalte.

3.2.2 Autoverkeer

In 2003 is het Masterplan Stationsgebied door de Raad vastgesteld. Vervolgens is in 2006 het Structuurplan Stationsgebied vastgesteld. De ontsluiting van het stationsgebied moet volgens deze visies via drie routes plaatsvinden om zo het autoverkeer beter te spreiden. Daarom hebben onder meer de wegen vanaf de kruising Croeselaan - Van Zijstweg tot aan het Anne Frankplein in de bereikbaarheidsvisie een belangrijke rol gekregen. In het aanvullend programma Bereikbaarheid Stationsgebied is onderbouwd dat voor de toekomstige bereikbaarheid van het stationsgebied de weg en de kruisingen van de Overste den Oudenlaan worden aangepast, om zodoende de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. Het pakket maatregelen is vervolgens ook opgenomen in het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht.

Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt in principe het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Voor het stationsgebied geldt het geactualiseerde handboek uit 2005: Bouwstenen Referentiekader openbare ruimte, 2016. Van belang is dat de Van Zijstweg in afstemming met andere toegangen tot het stationsgebied wordt ingericht. Het ontwerp voldoet aan de uitgangspunten van het door de raad vastgesteld IPvE/FO, aan de wet- en regelgeving, aan het gemeentelijk beleid en de gestelde subsidievoorwaarden aan het HOV.

De benodigde opstelruimte voor kruispunten voldoet aan de randvoorwaarden die de gemeente Utrecht voor alle verkeersdeelnemers heeft vastgesteld in de nota Verkeersregelfilosofie. Deze randvoorwaarden hebben betrekking op de prioriteiten, de wachttijden en de cyclustijden. Een specifieke beschrijving van de verschillende delen van het plangebied is opgenomen onder 3.2.6.

Voor de doorstroming van het verkeer is de verkeersafwikkeling gesimuleerd met een verkeersmodel. Deze simulatie laat zien dat het verkeer in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen kan. In een gedeelte van de ochtendspits kunnen auto's vanaf de Van Zijstweg en de Croeselaan Zuid niet in één keer door groen. Deze verkeersafwikkeling past binnen het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving.

3.2.3 Fietsverkeer

Een veilig en compleet hoofdnetwerk voor de fiets is een onderdeel van het gemeentelijke beleid om het fietsgebruik te stimuleren. Het fietspad langs de Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan maakt deel uit van de top 5 fietsroutes in Utrecht. In de bestaande situatie is slechts aan één zijde een fietspad aanwezig. Om de fietser te faciliteren, zijn aan beide zijden van de weg tweerichtingen fietspaden opgenomen, hetgeen een forse verbetering is van het fietsnetwerk.

De Kanaalweg is een doorfietsroute. Ter plaatse van de Kanaalweg is er een onderdoorgang voor fietsverkeer mogelijk gemaakt onder de Nelson Mandelabrug en de geplande expeditiebrug ten westen daarvan.

3.2.4 Groenstructuur

Het bestaande groen moet zoveel mogelijk behouden blijven. Dit geldt voor zowel bomen als de groenstrook. De kwaliteit van het bestaande groen wordt verbeterd door meer verblijfskwaliteit te maken of meer betekenis aan het groen te geven. Door de weg zo groen mogelijk in te vullen, met groene bermen en bomenrijen, kan het gebied als schakel dienen tussen het groen en de sportvelden van Transwijk en het groen aan de overkant van het Merwedekanaal. Hiermee wordt invulling gegeven aan het bomenbeleid Utrecht, waarin de Dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg op de bomenstructuurkaart zijn aangegeven als een stadslaan. De bomen zijn van eerste grootte (hoger dan 12 meter) en hebben voldoende ruimte in de boven- en ondergrond om te groeien.

Het tracé van de HOV-baan loopt door en langs gebieden met een zeer diverse, stedenbouwkundige structuur. Deze grote verschillen in stedenbouwkundige opbouw brengen met zich mee dat ook de dwarsprofielen van het tracé grote diversiteit vertonen. Deze diversiteit zit in de breedte van de profielen en in de aanliggende bebouwing. Deze is de ene keer laag en onregelmatig geplaatst langs het profiel terwijl op andere plaatsen deze hoog is en een strakke begrenzing van het profiel vormt. Om toch zoveel mogelijk rust en eenheid in de verschillende tracédelen te krijgen, zijn er wat groenstructuur betreft twee aspecten die consequent worden toegepast:

1. Begeleiding van de infrastructuur met groene bermen. Overal waar de ruimte het toelaat, worden de bermen groen uitgevoerd.
2. Het toepassen van een stevige boomstructuur. Bij het bepalen van de boomstructuur gelden

twee uitgangspunten: wat is het gewenste beeld en wat is de huidige boomstructuur. Het gewenste beeld is gebaseerd op de bomenstructuurkaart van Utrecht (uit 'Bomenbeleid Utrecht, vastgesteld op 4 februari 2009 door B&W). Hierin is voor de verschillende delen weergegeven wat voor type 'stedelijke lijn' hier van toepassing is. Dit wensbeeld is afgestemd op de bestaande situatie, waarbij rekening is gehouden met de bestaande bomen en de beschikbare ruimte.

In het voorlopig ontwerp is rekening gehouden met bermen met bomen tussen de rijbaan en het fietspad.

3.2.5 Monumenten

Ten zuidoosten van de Dr. M.A. Tellegenlaan ligt de Villa Jongerius. Deze villa met kantoor en de bijbehorende tuin zijn aangewezen als rijksmonument. Het ontwerp voor de Dr. M.A. Tellegenlaan blijft buiten de grenzen van het rijksmonument.

In de nieuwe situatie kunnen auto's vanaf de Dr. M.A. Tellegenlaan niet meer afslaan naar de Kanaalweg. Het Jongeriuscomplex wordt bereikbaar via een aansluiting op de Overste den Oudenlaan. Incidenteel mag de Kanaalweg vanaf de oostkant worden gebruikt om de entree van de villa (via de halfronde oprit) te bereiken (ten behoeve van trouwpartijen).

3.2.6 Delen van het tracé met specifieke aandachtspunten

Binnen het plangebied is een aantal specifieke aandachtspunten te benoemen. Hieronder worden deze per tracédeel nader toegelicht.

Kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg
Nabij het kruispunt Croeselaan-Van Zijstweg sluit de busbaan Dichterswijk aan op de Valeriusbaan. Met het ontwerp wordt aangesloten op het laatste ontwerp van de Croeselaan Zuid.

Ontsluiting Beurskwartier
De nieuwe woonwijk Beurskwartier, ten westen van de Van Zijstweg krijgt een aansluiting op de Van Zijstweg. Uitrijden op de Van Zijstweg is alleen mogelijk in zuidelijke richting, naar de Dr. M.A. Tellegenlaan. De richting naar de Croeselaan is minder belangrijk en wordt niet gefaciliteerd.

Van Zijstweg-Dr. M.A. Tellegenlaan
De Van Zijstweg en Dr. M. A. Tellegenlaan vormen samen één weg die bij de Nelson Mandelabrug het Merwedekanaal kruist.

In de variant middenligging ligt de busbaan te midden van de autobanen en grenst niet aan fietspaden. Auto en bus rijden in dezelfde richting zodat geen berm hoeft te worden toegepast tussen auto en bus. Door deze oplossing ontstaat een eenduidig en rustig profiel.

Het tweerichtingenfietspad ter weerszijden wordt van de autobanen geschieden door een groene berm met bomen. Bij de herinrichting van de Van Zijstweg is rekening gehouden met het behoud van de voormalige hovenierswoning aan de Van Zijstweg 51.

Het huidige voetpad aan de zuidoostzijde van de Van Zijstweg komt te vervallen. Voetgangers kunnen gebruik maken van de voetpaden langs de Groenmarktstraat. Bij de nadere uitwerking van de invulling van het Jaarbeursterrein en Beuskwartier wordt bezien of ook aan de noordwestzijde een voetpad kan worden aangelegd. Aan de zuidoostkant van de Dr. M.A. Tellegenlaan loopt het voetpad langs het fietspad en Nelson Mandelabrug. Daarna lopen voetgangers achterlangs via de trechters en de kade naar de stoep langs de Groenmarktstraat.

Veilinghavenkade
In het voorlopig ontwerp is uitgegaan van het openhouden van de Veilinghavenkade zelf voor beide richtingen omdat anders de ontsluiting richting de A2 via de Graadt van Roggenweg niet meer beschikbaar is. Dit autoverkeer blijft nu zo veel mogelijk op het hoofdwegennet rijden voordat ze het woongebied ingaan.

Hierom is besloten dat alleen een ontsluiting wordt opgenomen waar het autoverkeer van en naar de Dr. M.A. Tellegenlaan rijdt. Het is dan niet meer mogelijk vanaf de Croeselaan via de Van Zijstweg de Veilinghavenkade in te rijden en via de Van Zijstweg naar de Croeselaan te rijden.

Aansluiting Fentener van Vlissingenkade
De Fentener van Vlissingenkade blijft zowel vanaf de Graadt van Roggenweg als vanaf de Van Zijstweg toegankelijk voor doorgaand fietsverkeer en voor gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de hier gelegen woonboten. In de huidige situatie kan het verkeer, komend vanaf de kade, zowel

links- als rechtsaf slaan op de Van Zijstweg.

In de toekomstige situatie wordt alleen de rechtsaf beweging vanaf de Fentener van Vlissingenkade naar de Dr. M.A. Tellegenlaan toegestaan en de rechtsaf beweging vanaf de Van Zijstweg naar de Fentener van Vlissingenkade.

Voor het fietsverkeer vanaf de Kanaalweg aan de Jaarbeurszijde naar de Fentener van Vlissingenkade en vice versa is een fietspad over de Nelson Mandelabrug opgenomen om onnodige oversteken te voorkomen.

AansluitingKanaalweg
In de huidige situatie is het kruispunt Dr. M.A. Tellegenlaan – Kanaalweg een kruispunt zonder verkeerslichten, waarbij de verkeersstromen op de Dr. M.A. Tellegenlaan voorrang hebben. Voor zowel autoverkeer als fietsverkeer zijn alle bewegingen toegestaan. De Kanaalweg ten westen van de Dr. M.A. Tellegenlaan wordt ook gebruikt voor logistiek verkeer van de Jaarbeurs tussen P2 en P3. In de toekomstige situatie is de Kanaalweg alleen toegankelijk voor fietsverkeer en nood- en hulpdiensten. Bestemmingen langs de Kanaalweg kunnen worden bereikt via de Koningin Wilhelminalaan. Wanneer het project Merwedekanaalzone 4 (defensieterrein) is gerealiseerd, kan het gebied ook worden bereikt via de Overste den Oudenlaan. Als onderdeel van de realisatie van Merwedekanaalzone 4 zal ook dit deel van de Kanaalweg opnieuw worden ingericht.

De Kanaalweg wordt voor autoverkeer afgesloten, enerzijds omdat een extra beweging van zwaar verkeer op het kruispunt uit het oogpunt van veiligheid voor de fietsers niet gewenst is en uit het oogpunt van afwikkeling niet noodzakelijk. Anderzijds sluit een exclusieve route voor fietsers op de Kanaalweg aan bij de structuurvisie Merwedekanaalzone en de Top5-fietsroutes.

Onder de Nelson Mandelabrug komt naast een aansluiting op de Van Zijstweg op maaiveldniveau een onderdoorgang voor het fietsverkeer op de Kanaalweg.

Hoofdstuk 4 Onderzoek en randvoorwaarden

4.1 Inleiding

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

4.2 Milieu-effectrapportageen m.e.r.-beoordeling

Wettelijk kader

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

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

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

Plangebied en conclusie

De beoogde ontwikkeling valt onder 'D1.2, De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.' uit de D-lijst van het Besluit MER.

De toekomstige weg bestaat namelijk uit 4 rijstroken (twee rijstroken voor het autoverkeer en daarnaast twee rijstroken voor het busverkeer).

De activiteit blijft echter onder de drempelwaarde van kolom 2: 'In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer'.

De wegaanpassingen zijn circa 600 m en vallen daarmee ruimschoots onder de drempelwaarde.

Op basis van het Besluit milieueffectrapportage geldt voor activiteiten die op lijst D genoemd worden maar onder de drempelwaarde blijven dat er sprake is van een 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Het feit dat de activiteit onder de drempelwaarde blijft is een indicatie dat er waarschijnlijk geen aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Of dat daadwerkelijk zo is, moet in het kader van het bestemmingsplan worden onderzocht.

De relevante milieuaspecten zijn in onderstaande paragrafen toegelicht. De aspecten geluidbelasting, natuur en bodemverontreinigingen komen hierin naar voren als aandachtspunt.

Om de geluidbelasting te verminderen, worden geluidsreducerende maatregelen genomen door licht geluidsreducerend wegdek (steenmastiekasfalt) aan te brengen. Voor het aspect natuur is uit onderzoek gebleken dat negatieve effecten op voorhand zijn uit te sluiten.

Ten aanzien van de bodemverontreiniging wordt vóór de uitvoering van grondwerkzaamheden aanvullend onderzoek uitgevoerd en indien nodig maatregelen genomen. Voor verontreinigingen van de vluchtige organische koolwaterstoffen (VCOI) wordt aangesloten bij de werkwijze in de binnenstad: door het nemen de genoemde maatregelen wordt er voor gezorgd dat de mogelijke nadelige effecten worden voorkomen, dan wel gecompenseerd.

Gezien de kenmerken, omvang en ligging van het project en effecten volgens de criteria van bijlage III bij de EU-richtlijn, is de conclusie dat er geen sprake is van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Daarom hoeft er geen milieueffectrapport te worden opgesteld.

4.3 Geluidhinder

Wettelijk kader

De Wet geluidhinder heeft betrekking op de geluidsbelasting veroorzaakt door weg- en railverkeer en gezoneerde industrieterreinen. De Wet geluidhinder beschermt enkel geluidsgevoelige objecten zoals woningen, scholen, medische centra, ziekenhuizen, woonwagenstandplaatsen etc. In het algemeen kan gesteld worden dat functies waar men verblijft voor wonen, zorg of onderwijs als geluidsgevoelig zijn aan te merken. Nieuwe woonbestemmingen zijn mogelijk indien de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Tevens heeft het college de mogelijkheid om een hogere waarde te verlenen. Dit is gebonden aan een wettelijk maximum. In de Wet geluidhinder is aangegeven dat het realiseren/wijzigen van een weg langs geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. woningen) zonder meer mogelijk is in het gebied waar de geluidsbelasting zich onder de voorkeursgrenswaarde bevindt. Daarnaast is het mogelijk om ontheffing te verlenen tot de maximale ontheffingswaarde. Het binnenniveau in geluidsgevoelige bestemmingen moet voldoen aan het gestelde in de Wet geluidhinder en of de bijbehorende besluiten.

Plangebied

De realisatie van de HOV-baan en de aanpassing van de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan dient in het kader van de Wet geluidhinder te worden beoordeeld. De primaire vraag is of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en of daarbij de maximale waarden worden overschreden. Als het geluidsniveau in het maatgevende toekomstige jaar met (afgerond) 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van een referentiesituatie, dan is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Uit het akoestisch onderzoek (zie bijlage 1) blijkt dat de toekomstige geluidsbelasting op de meeste locaties circa 1 dB lager zal uitvallen dan de huidige geluidsbelasting. Er is dan ook geen sprake van reconstructie. Hierbij is uitgegaan van een verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur en van licht geluidsreducerend wegdek in de vorm van steenmastiekasfalt op de autorijbanen.

De berekende geluidsbelasting in 2030 op bestaande geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, woonboten) is vrijwel overal lager dan in de huidige situatie. De maximale grenswaarde wordt bij één ligplaats (alleen aan de kopse kant) nu nog met 1 dB overschreden. Er is echter geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarmee heeft deze overschrijding van de grenswaarde bij deze ligplaats ook geen gevolg.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.4 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in bestemmingsplannen de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd. De normen en richtlijnen zijn onder andere vastgelegd in:

1. het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi; voor bedrijven);
2. de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs; voor transport over weg, spoor en water).

Het Bevi (2004) beschrijft de afstanden tussen risicovolle bedrijven en (beperkt) kwetsbare objecten/bestemmingen. Risicovolle bedrijven zijn bijvoorbeeld LPG stations. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld woningen, scholen, zorginstellingen en grote winkelcentra, grote kantoren.

Externe Veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen
Ook het risico m.b.t. vervoer van gevaarlijke stoffen (geregeld in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvgs; voor transport over weg, spoor en water) hanteert de begrippen (beperkt) kwetsbare objecten en bestemmingen en hanteert normen voor plaatsgebonden en groepsrisico.

Plangebied

Over de verkeersas binnen het plangebied vinden in beginsel geen transporten plaats van

gevaarlijke stoffen. Dit is geregeld in de gemeentelijke Routeringsregeling. Op basis van die Routeringsregeling kunnen echter ontheffingen worden verleend ten behoeve van het bevoorraden van bedrijven (b.v. LPG stations en vuurwerkverkooppunten). De frequentie van deze eventuele transporten zijn te gering om te leiden tot ruimtelijke consequenties. Bovendien zijn de verkeersbestemming en in het bijzonder de HOV geen kwetsbare objecten in het kader van de risicowetgeving. Naast verkeersbestemmingen bestaat het plangebied alleen uit de bestemming 'Groen'. Eén en ander betekent dat externe veiligheid voor dit plan geen relevant thema is en dat externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan het plan.

Conclusie

Externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.5 Explosieven

Het gebied rond de Villa Jongerius is in tweede wereldoorlog gebombardeerd. De aanleiding tot het bombardement op de toenmalige fabriek was het feit dat in deze fabriek Duits oorlogsmaterieel werd geproduceerd. Er werden ook eenmanstorpedo's beladen. Op diverse locaties rondom de fabriek was licht luchtafweergeschut opgesteld.

Voor het project is een NGE-onderzoek (niet gesprongen explosieven) uitgevoerd (zie bijlage Vooronderzoek Conventionele Explosieven) in combinatie met de projecten “Kraanfunctie Overste den Oudenlaan” en “Merwedekanaalzone 4”. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er twee risicogebieden binnen het project HOV-Zuidradiaal aanwezig zijn. Naast de bovengenoemde Villa Jongerius is ook het gebied rondom de Van Zijstweg aangegeven als risicogebied. Voor de uitvoering van het project zal in overleg met de onderzoekende partij worden gekeken naar de mogelijke vervolgstappen.

In het kader van het aangrenzende bestemmingsplan 'Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein' is een Historisch vooronderzoek NGE Jongeriusterrein naar niet gesprongen explosieven (NGE) uitgevoerd. Het primaire doel van dit onderzoek is inzicht te geven in hoeverre er een kans aanwezig is op niet gesprongen explosieven binnen het onderzoeksgebied. 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.

Conclusie

Op basis van de krateranalyse wordt geconcludeerd dat het plangebied buiten de NGE-risicogebieden ligt.

4.6 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de Wet Luchtkwaliteit in werking getreden. De luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer (Wm). In artikel 5.16 Wm staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat om ruimtelijke besluiten en milieuvergunningen die direct gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben en daardoor kunnen bijdragen aan overschrijding van een grenswaarde.

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor de plannen:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarden;
- Een project leidt - al dan niet per saldo - niet bij tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Een project draagt "niet in betekende mate" (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- Een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

De Wet Luchtkwaliteit bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde	Geldig vanaf

Stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	60 ìg/m³ 40 ìg/m³	1-08-2009 1-1-2015
	uurgemiddelde concentratie	max. 18 keer per kalenderjaar meer dan 300 ìg/m³ max. 18 keer per kalenderjaar meer dan 200 ìg/m³	1-08-2009 1-1-2015
Fijn stof (PM_{10})[1)]	jaargemiddelde concentratie	40 ìg/m³	11-06-2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per kalenderjaar meer dan 50 ìg/m³	11-6-2011

Tabel 4.1: Normen (Wet milieubeheer) voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10})

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten, dat erop is gericht om in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) de luchtkwaliteit te verbeteren. Nederland heeft van de Europese Commissie uitstel (derogatie) gekregen van de termijnen waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Het NSL heeft ter onderbouwing gediend van de derogatie. In juni 2011 moet aan de norm voor fijn stof (PM_{10}) worden voldaan en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO_2).

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

Plangebied

De ontwikkeling van het Stationsgebied en de bereikbaarheid van Utrecht-West zijn in het NSL opgenomen (zie bijlage 8 bij het NSL, IBM-projecten nrs. 1312 en 1325). Als onderdeel van deze ontwikkelingen zijn in kolom 6 (Omvang) van deze bijlage onder meer de aanleg van HOV-banen van en naar Utrecht Centraal en reconstructies van de Overste den Oudenlaan en Van Zijstweg genoemd.

Dit betekent dat de in het voorliggende bestemmingsplan voorziene ontwikkelingen deel uitmaken van projecten zoals omschreven in het NSL en een luchtkwaliteitsbeoordeling niet noodzakelijk is. Vanuit uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening zijn desalniettemin de consequenties voor de luchtkwaliteit vanwege het bestemmingsplan busbaan Dichterswijk gedetailleerd in kaart gebracht. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de rapportage “Beoordeling luchtkwaliteit busbaan Dichterswijk” van 1 augustus 2017. De uitgevoerde berekeningen laten zien dat het plan busbaan Dichterswijk niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden na uitvoering van het plan en in de toekomst.

Conclusie

De realisering van het voorliggende bestemmingsplan zal geen negatieve effecten voor de luchtkwaliteit veroorzaken.

4.7 Bodem

Wettelijk kader

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

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels na 1987 is ontstaan is een "nieuw geval". Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan

moeten worden gemaakt.
- Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er tevens sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of ecologische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt functiegericht en kosteneffectief. Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij de herontwikkeling moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek en/of een bodemsanering noodzakelijk is, voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabij gelegen grondwaterverontreinigingen.

Plangebied

Uit het verkennend bodemonderzoek (Busbaan Dichterswijk Utrecht, Verkennend milieukundig bodemonderzoek, 8 augustus 2017, versie 2.0) blijkt dat de grond en grondwater over de gehele locatie licht verontreinigd is. Echter er zijn diverse locaties waar sterke verontreinigingen zijn aangetoond. In de onderstaande opsomming zijn de sterke verontreinigingen binnen het plangebied samengevat:

- Ter plaatse van de Van Zijstweg (gedempte haven) is een sterke verontreiniging met nikkel in de grond aangetroffen van beperkte omvang (spot). De verontreiniging betreft geen geval van ernstige bodemverontreiniging (omvang bodemvolume < 25 m³).
- Een matige verontreiniging met tetrachlooretheen (per) in het grondwater ter plaatse van een reeds bestaand geval van ernstige bodemverontreiniging (Kanaalweg).
- Op de locatie "Onderdoorgang Kanaalweg" is een sterke verontreiniging met minerale olie aangetroffen in grond en grondwater. Tevens is op de locatie een sterke verontreiniging met zink gemeten in de ondergrond. Voor beide verontreinigingen geldt dat deze nog niet zijn afgeperkt. Mogelijk betreft het hier gevallen van ernstige bodemverontreiniging (Wbb).
- Op de kruising Croeselaan / Van Zijstweg is een brandstoffenverontreiniging aanwezig.
- Bovendien zijn er in de omgeving omvangrijke diepere grondwaterverontreinigingen met vluchtige oplosmiddelen (VOCl) aanwezig. Hiervoor is een saneringsplan (Gebiedsplan incl. Biowasmachine) opgesteld, met een gebiedsgerichte aanpak. Dit betekent dat voor een grondwateronttrekking waarschijnlijk kan worden aangesloten bij het gebiedsplan, zodat geen rekening hoeft te worden gehouden met de verplaatsing van VOCl of andere verontreinigingen. Hiervan moet wel melding worden gedaan bij de gemeente Utrecht (Bevoegd gezag). Zij beoordelen of de activiteiten binnen de randvoorwaarden van de gebiedsgerichte aanpak uitvoerbaar zijn.

Conclusie

Vanuit de bodemkwaliteit is voor de grondwerkzaamheden aanvullend onderzoek noodzakelijk en indien nodig een saneringsplan of melding BUS. Bij een grondwateronttrekking kan waarschijnlijk worden aangesloten bij de gebiedsgerichte aanpak van de grondwaterverontreinigingen.

4.8 Trillingen

Kader

Wegverkeer zoals buspassages, treinverkeer en bouwwerkzaamheden kunnen leiden tot trillingen in gebouwen. Deze trillingen kunnen op hun beurt leiden tot schade of hinder. Verkeerstrillingen leiden normaal gesproken niet tot schade aan gebouwen en in de omgeving van het plangebied is geen trillingsgevoelige apparatuur aanwezig. Het onderzoek is daarom gericht op trillingen als gevolg van het gebruik van de busbaan en wegen die mogelijk hinder veroorzaken voor aanwonenden. De verwachte trillingssterkte en trillingsintensiteit zijn daarbij beoordeeld aan de hand van de SBR-richtlijn B. Dit is een door de Stichting Bouwresearch opgestelde richtlijn voor het meten en beoordelen van hinder voor personen in gebouwen.

Plangebied

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een quickscan voor het aspect trillingen uitgevoerd (zie bijlage 3). Voor een aantal locaties langs de busbaan Dichterswijk kan op basis van deze quickscan

niet worden uitgesloten dat er in de toekomst overschrijdingen van de SBR-B streefwaarden optreden. Hoewel de toename beperkt is, luidt het advies om voor deze locaties vervolgonderzoek uit te voeren.

Op basis van deze resultaten is een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillingen in woningen en gebouwen als gevolg het gebruik van de HOV-baan (Busbaan Dichterswijk, knelpuntanalyse en detailanalyse, Movares, d.d. 16 oktober 2017).

Op basis van de knelpuntanalyse is geadviseerd op een tweetal locaties een vervolgonderzoek uit te voeren. Uit de detailanalyse blijkt dat in de toekomstige situatie in één geval (van Zijstweg 51) sprake is van een lichte afname van het trillingsniveau. In het andere geval (Croeselaan 163B) wijzigt het trillingsniveau nauwelijks ten opzichte van de huidige situatie.

De busbaan wordt ontworpen als een nieuwe, betonnen weg, aangelegd op een nieuw of aangepast cunet. Bij een goede uitvoering zullen het wegdek en de bodem dan niet ongunstiger zijn de huidige wegen. Om deze reden worden er geen aanvullende trillingsreducerende maatregelen aanbevolen.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat geen sprake is van een toename van het trillingsniveau. Bij een goede uitvoering is er naar verwachting weinig hinder van trillingen. Aanvullende trillingsreducerende maatregelen zijn dan ook niet nodig.

4.9 Natuurbescherming

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

Beschermde dier- en plantensoorten

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet worden onderzocht:

1. of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied en de gevolgen van de geplande ontwikkelingen op die soorten;
2. of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
3. of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is. Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Daarnaast moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

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

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

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

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

Natuurnetwerk Nederland (v.m. EHS) en Groene Contour

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

Plansituatie

De busbaan Dichterswijk betreft een reconstructie, waarbij het autoverkeer (personenauto's, middelzwaar en zwaar verkeer) gescheiden wordt van de bussen. Er gaan niet meer bussen rijden als gevolg van de reconstructie van de weg, zodat de emissies vanaf de gereconstrueerde weg identiek zijn aan de emissies vanaf de bestaande weg. Er is daardoor geen effect op de stikstofdepositie.

Het plangebied ligt niet binnen of nabij een Natura 2000-gebied. Negatieve effecten hierop als gevolg van het voorgenomen initiatief zijn niet te verwachten.

De afstand tot gebieden die het Natuurnetwerk Nederland en Nationale Landschappen bedraagt circa 1,6 km. Gelet op de ingrepen binnen het plangebied en de aard van het tussenliggende (stedelijk) gebied zijn negatieve effecten op deze gebieden te verwachten.

Resultaten natuuronderzoek

TAUW heeft een Natuurtoets busbaan Dichterswijk - van Zijstweg uitgevoerd in 2017, gericht op het onderdeel soortbescherming.

De gegevens over de eventuele aanwezigheid van beschermde soorten zijn verzameld uit eerder onderzoek, databanken van natuurgegevens en een veldbezoek op 31 mei 2017.

Tijdens het oriënterende veldbezoek zijn in de te kappen bomen geen holtes aangetroffen. De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen, die in bomen verblijven, kan hierdoor worden uitgesloten. Dit zijn gewone grootoorvleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis

Het plangebied is in het verleden al vaker onderzocht op vleermuizen [Tauw, 2008, Tauw 2012].

In deze onderzoeken is geconcludeerd dat de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan door vleermuizen niet worden gebruikt. De afwezigheid van een volgroeide groenstructuur en de te grote hoeveelheid verlichting wordt als mogelijke verklaring aangegeven.

In dezelfde onderzoeken is ook geconcludeerd dat het Merwedekanaal fungeert als vliegroute voor gewone dwergvleermuizen. Mits er tijdens de werkzaamheden geen extra verlichting wordt toegepast in de omgeving van het Merwedekanaal zal deze vliegroute door de ontwikkeling niet worden aangetast. Verwacht mag worden dat ook watervleermuizen gebruik maken van deze vliegroute en deze zijn in vergelijking met gewone dwergvleermuizen zeer licht-gevoelig.

Als gevolg van de ontwikkeling, o.a. het kappen van bomen, gaan geen verblijfplaatsen of essentiële foerageergebieden en vliegroutes verloren. Negatieve effecten op baardvleermuis, franjestaart, gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, kleine dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, tweekleurige vleermuis, watervleermuis zijn op voorhand uit te sluiten.

Met het realiseren van de busbaan Dichterswijk gaan geen jaarrond beschermde nesten verloren. Ook tast de ontwikkeling de functionele leefomgeving van jaarrond beschermde nesten niet aan.

De kapwerkzaamheden dienen voor het broedseizoen te worden uitgevoerd.

Een (periodieke) controle op nesten van broedvogels voorafgaand aan de werkzaamheden is nodig wanneer er voor wordt gekozen om in het broedseizoen te werken. Indien een broedgeval aanwezig is, dient een verstoringsvrije zone te worden aangehouden, waarbinnen gedurende de periode van broeden niet wordt gewerkt. De breedte van deze zone dient door een ter zake kundige te worden bepaald.

Eindconclusie

De beoogde ontwikkeling is niet strijdig met de Wet natuurbescherming (Wnb) omdat negatieve effecten op voorhand zijn uit te sluiten.

Indien bovenstaande maatregelen worden getroffen, is een ontheffing niet benodigd.

In de verdere planvorming en uitvoering moet rekening worden gehouden met bovenstaande maatregelen.

De eindconclusie van de Natuurtoets is samengevat in onderstaande tabel.

Tabel 4.1 Conclusies toetsing soortenbescherming Wnb

Soort(groep)en	Effecten	Vervolgstappen
Flora	Geen	Geen
Grondgebonden zoogdieren	Geen	Geen
Vleermuizen	Geen, mits	Er tijdens de werkzaamheden geen extra verlichting wordt toegepast in de omgeving van het Merwedekanaal.
Vogels	Geen, mits	De kapwerkzaamheden voor het broedseizoen worden uitgevoerd. Er een (periodieke) controle op nesten van broedvogels plaatsvindt voorafgaand aan de werkzaamheden wanneer er voor wordt gekozen om in het broedseizoen te werken.
Amfibieën	Geen	Geen

Aanbevelingen

- Tijdens de werkzaamheden dient er geen extra verlichting te worden toegepast in de omgeving van het Merwedekanaal.
- De kapwerkzaamheden dienen voor het broedseizoen te worden uitgevoerd. Tevens is (periodieke) controle op nesten van broedvogels voorafgaand aan de werkzaamheden nodig wanneer er voor wordt gekozen om in het broedseizoen te werken.

4.10 Water

De omgang met hemelwater krijgt een steeds belangrijkere rol in het landelijke en gemeentelijke beleid. Het beleid van de gemeente Utrecht is gericht op het lokaal verwerken (infiltreren, bergen, vertraagd afvoeren) van regenwater zodat er minder schoon hemelwater naar het riool en de zuivering en riooloverstorten wordt afgevoerd, door het veranderen van de regenintensiteiten in de toekomst moet de stad klimaat adaptief worden ingericht.

Om te kunnen beoordelen of er sprake is van een toename van verhard oppervlak is voor de waterparagraaf een inventarisatie uitgevoerd van verhard oppervlak de bestaande en toekomstige situatie binnen de projectgrens. Hieruit blijkt dat de extra m2 oppervlakte verharding die toeneemt op het tracé busbaan Dichterswijk wordt gecompenseerd met de afname verhard oppervlak binnen de projectgrens van de HOV-Zuidradiaal.

afbeelding 4.1 Bestaande en toekomstige verharding

Bestaande situatie			Nieuwe situatie		
Omschrijving	Hoeveelheid	Eenheid	Omschrijving	Hoeveelheid	Ee
VERHARD			VERHARD		
Rijweg	11250,00	m2	Busbaan	2632	m2
Fietspad	2470,00	m2	Rijweg	7387	m2
Trottoirs	1991,00	m2	Fietspad	5517	m2
Terrein	571,00	m2	Trottoirs	1005	m2
	16282,00	m2		16541,00	m2
ONVERHARD			ONVERHARD		
Groenstroken	8069,00	m2	Groenstroken	7752	m2
	24351,00	m2		24293,00	m2
			AFWATERING		
			Afwatering fietspad op groen	4448	m2

tabel 4.2 afwatering

Door de aanleg van infiltratieriolering op de Zuidradiaal en afwatering van de fietspaden op de groene bermen aan weerszijde van de busbaan Dichterswijk is er sprake van een verbetering van de hemelwaterafvoer:

- Door de aanleg van een apart hemelwaterriool in de vorm van een infiltratieriool neemt de berging en afvoercapaciteit toe in het bestaande gemengde riool. Dit is een kwalitatieve verbetering omdat de overstortfrequentie omlaag gaat en een kwantitatieve verbetering omdat het bestaande gemengde riool wordt ontlast;
- Doordat de verharding langs groenstroken afwateren op de groenstroken, die verdiept worden aangelegd, neemt de infiltratie toe. Er watert zo ca. 4500 m2 af op deze groenstroken;
- De overige verharding zal afwateren via een infiltratie transportriool. Dit riool is voorzien van overstorten waardoor het een bergend volume krijgt. Het volume aan berging in het IT-riool is minimaal 30 m^3.

Voor de aanleg van de fietstunnel moet ca. 220 m^2 water langs van het Merwedekanaal langs de loswal gedempt worden. Rijkswaterstaat heeft aangegeven hier geen bezwaar tegen te hebben. Het is wenselijk om het te dempen wateroppervlak te compenseren door een minimaal gelijk oppervlak aan oppervlaktewater terug te brengen in hetzelfde peilvak. Echter, in het plangebied is er geen mogelijkheid om het te dempen oppervlaktewater te compenseren door nieuw oppervlaktewater.

In het plan wordt het totaal aan verhard oppervlak door afstroming met ca. 4400 m^2 verkleind en er wordt 30 m^3 aan berging toegevoegd in het IT-riool. Door het dempen wordt ca 66 m^3 berging van het oppervlakte onttrokken. Door de bermafwatering wordt ca. 200 m^3 (4458 m2 X 15%X0,3m) berging gecreëerd en door de aanleg van het infiltratieriool 30 m^3 berging. In totaal neemt per saldo de berging van het totale systeem toe met 164 m^3 toe. Om de bovengenoemde toename van berging kan gesteld worden dat er geen wateropgave is als gevolg van de ontwikkeling van de busbaan Z90.

Beleidskader

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 waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan 2009-2015, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Provinciaal Waterplan Utrecht 2010-1015, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
- Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014[1];
- Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur[2].

Bestaande situatie watersysteem

Maaiveld en bodem

De huidige maaiveldhoogte van het tracé is als volgt:

- Dr. M.A. Tellegenlaan verloopt van 2,30 m tot 2,00 m +NAP
- Overste den Oudenlaan 1,75 m +NAP;
- Koningin Wilhelminalaan 1,75 m +NAP;
- Churchilllaan 1,75 m +NAP.

De bodemopbouw bestaat uit een toplaag van zand van 0,5 tot 1,0 m -mv met daaronder een kleilaag variërend in dikte van 1,5 tot 3,0 m –mv. Onder deze kleilaag bevindt zich weer een zandlaag.

Oppervlaktewater

Het plangebied valt in het watersysteem van Transwijk met een vastpeil van NAP +0,05 m. Het Merwedekanaal heeft een vastpeil van NAP +0,60 m.

Het waterschap stelt als eis dat het oppervlaktewatersysteem niet zwaarder mag worden belast als gevolg van versnelde afvoer door toename van verhard oppervlak (standstil beginsel). Als dit niet het geval is, dient de toename aan verhard oppervlak te worden gecompenseerd door het creëren van extra oppervlaktewater of berging. 15% van de verhardingstoename dient in oppervlaktewater te worden gecompenseerd. Bij compensatie door aanleg van waterberging dient 450 m^3 per hectare verhardingstoename te worden gecreëerd.

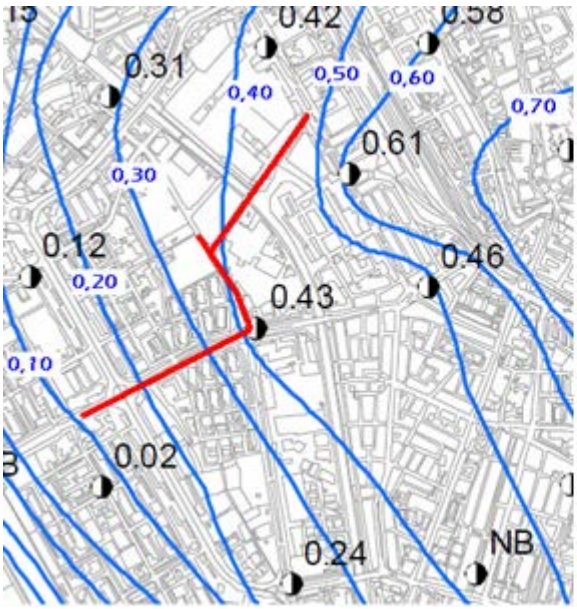
In de bestaande situatie is geen sprake van een wateropgave in of rondom het plangebied. Het waterschap heeft geen plannen om het watersysteem in of rondom het gebied te veranderen. In het stedenbouwkundige plan is geen ruimte gereserveerd voor nieuw oppervlaktewater.

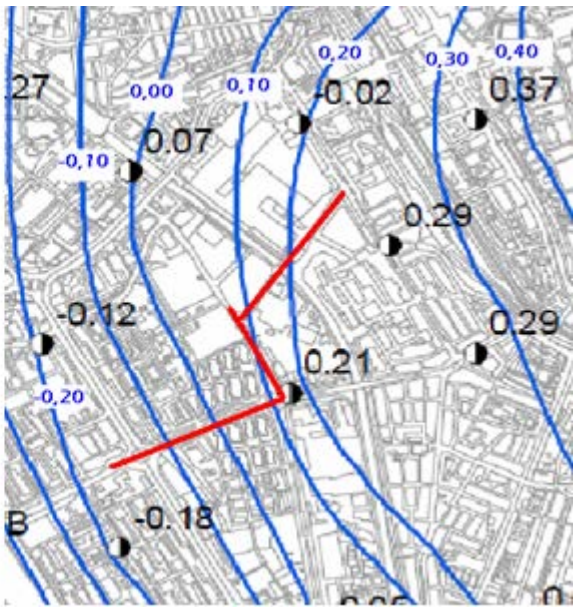
Waterkering
Het Merwedekanaal is een primaire watergang. Hiervoor geldt een waterstaatszone van 10 m vanaf de waterlijn. Rijkswaterstaat Midden-Nederland voert voor het Merwedekanaal het vaarwegbeheer, waterkwanitatief beheer en waterstaatkundig beheer. Binnen de waterstaatszone zijn alle werkzaamheden vergunningplichtig. Binnen de beschermingszone gelden voorschriften die betrekking hebben op opslag van explosieven en hoge drukleidingen. De waterstaatszone is opgenomen op de verbeelding en in de regels.

Afbeelding 4.1: Beschermingszone waterkering

Grondwater
Het langjarige grondwaterregime wordt door de gemeente Utrecht sinds enige jaren gemonitord met een eigen grondwatermeetnet. De grondwaterstand in het eerste watervoerend pakket is hierbij afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen van dit meetnet. Het langjarig grondwaterregime van het eerste watervoerend pakket (1WVP) is vastgelegd in de Grondwatercontourkaart Utrecht (Wareco, 26-03-2008). Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde grondwaterstanden verondersteld voor een natte periode NAP +0,5 m ter hoogte van de Croeselaan, NAP +0,4 m ter hoogte van de Overste den Oudelaan aflopend tot NAP + 0,20 ter hoogte van het 5 Meiplein.

Grondwaterkwaliteit en onttrekkingen
Ter plaatse van de Dr. M.A.Tellegenlaan in het plangebied is een verontreiniging aangetroffen, deze verontreiniging is ernstig en urgent en zal worden gesaneerd. Activiteiten die ingrijpen in de ondergrond (zoals grondwateronttrekkingen) moeten rekening houden met deze verontreiniging, aanvullende tegenmaatregelen kunnen noodzakelijk zijn. In de nabijheid van het plangebied zijn geen onttrekkingen voor de drinkwaterwinning.





Grondwater in een gemiddeld natte situatie Grondwater in een gemiddeld droge situatie

Afbeelding 4.2: Grondwater

Ontwateringsdiepte en drooglegging
De drooglegging en de ontwateringsdiepte in het plangebied worden beïnvloed door het peilbeheer in het nabijgelegen oppervlaktewater. De drooglegging, het niveauverschil tussen maaiveld (ca. NAP +1,75 m) en het oppervlaktewaterpeil (gemiddeld NAP +0.05 m), bedraagt theoretisch circa 1,70 m. De drooglegging voldoet ruimschoots aan de gemeentelijke norm van minimaal 1,0 m.

De ontwateringsdiepte, het niveauverschil tussen maaiveld en de gemiddelde maximale grondwaterstand is het kleinst ter hoogte van de Overste den Oudelaan. Het grondwaterpeil neemt af met het maaiveld in westelijke richting. Ter hoogte van de van Zijstweg is het maaiveld het hoogst, hoger dan NAP +2,0 m de grondwaterstand in een natte periode is NAP +0,50 m. Bij het 5 Meiplein is de grondwaterstand in een natte periode NAP +0,20 m bij een maaiveld van NAP +1,75m. Ter plaatse van de Overste den Oudenlaan is de ontwateringsdiepte het laagst ca. 1,35 m bij een maaiveld van NAP +1,75 m en een grondwaterstand van NAP +0,40 m. Deze waarde voldoet ruimschoots aan de gemeentelijke norm van 0,7 m voor bebouwd gebied. Voor een HOV-tracé wordt als minimale ontwatering 1,30 m aangehouden. De huidige situatie voldoet net aan deze genoemde ontwateringswaarde.

Waterkwaliteit
De belasting van en de werkzaamheden nabij het oppervlaktewater moet voldoen aan de eisen die HDSR in de Keurverordening heeft vastgelegd. Om onnodige vervuiling van afstromend hemelwater te voorkomen, stelt HDSR eisen aan de kwaliteit en de behandeling van het afstromend oppervlak:

- minimale toepassing van uitloogbare materialen zoals zink, koper en lood;
- geen gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen;
- geen directe lozing van verontreinigd hemelwater op oppervlaktewater, conform de beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken uit 2003.

Riolering
Het tracé valt binnen bemalingsdistrict Kanaalweg (district 3). Een rioleringsgebied dat is voorzien van een gemengd stelsel. De Wilhelminalaan is de scheiding tussen bemalingsdistrict Europaweg (district 8) en Kanaalweg (district 3). Met een gemengd stelsel wordt het vuil- en hemelwater vermengd getransporteerd. In de huidige situatie wordt zowel het huishoudelijke afvalwater als het hemelwater dat op de daken en verhardingen valt op het gemengde rioolstelsel geloosd. Het transport van rioolwater naar het gemaal en de riooloverstorten moet, om het rioolstelsel van een groot gebied te kunnen laten functioneren, gewaarborgd blijven.

Toekomstige situatie watersysteem

Het watersysteem blijft ongewijzigd als gevolg van de realisatie van het HOV-tracé, wel moet het ontwerp aan verschillende eisen voldoen:

- het transport van rioolwater moet gewaarborgd blijven;
- naar rioolgemaal;
- naar bergbezinkvoorziening/overstort, bij de maatgevende piekafvoer mag geen wateroverlast ontstaan;
- het ontwerp moet voldoen aan de ontwateringsnorm gesteld aan het tramtracé;
- afvoerend oppervlak, het ontwerp moet voldoen aan watersysteem.

Riolering

Het bestaande gemengde riool zal op verschillende punten moeten worden aangepast om de aanleg van de HOV Zuidradiaal mogelijk te maken. De grootste aanpassing aan het rioolstelsel zal moeten worden gedaan ter plaatse van het Anne Frankplein (buiten het plangebied). De tunnelonderdoorgang voor de bus kruist het bestaande hoofdtransportriool op gelijke hoogte. Het hoofdtransportriool is het transportriool van Transwijk Zuid richting het rioolgemaal aan de Lange Hagelstraat en het is het transportriool dat bij hevige neerslag het rioolwater naar de overstorten aan het Merwedekanaal afvoert. De overstorten bevinden zich aan beide zijden van de Balijebrug. Bij beide overstorten is een bergbezinkbassin aangelegd. Het is voor het functioneren van rioolstelsel noodzakelijk dat de functie van dit riool blijft gewaarborgd. Het riool zal onder vrijverval om de tunnel omgeleid worden.

IT-riool
De omgang met hemelwater krijgt een steeds belangrijkere rol in het landelijke en gemeentelijke beleid. Het beleid van de gemeente Utrecht is gericht op het lokaal verwerken (infilteren, bergen,

vertraagd afvoeren) van regenwater zodat er minder schoon hemelwater naar het riool en de zuivering wordt afgevoerd en er bij hevige neerslag minder vuilwater via de overstorten op het oppervlaktewater wordt geloosd.

In het VO is de aanleg van een infiltratieriool het uitgangspunt geweest. Het streven is dit principe toe te passen waar dit mogelijk is. Op locaties waar een IT-riool niet mogelijk is, kan op het bestaande gemengde of gescheiden rioolstelsel worden aangesloten. Een IT-riool is een 'lek' riool dat boven de grondwaterstand wordt aangelegd met aan het uiteinde een overstort. Bij neerslag vult het riool zich tot aan het overstortniveau en kan het te veel aan neerslag via de overstort naar het oppervlaktewater. Door het toepassen van het IT-riool zal naast de afname van het verhard oppervlak de relatieve berging van het rioolstelsel extra toenemen. Het water in het riool zal geleidelijk infiltreren waardoor de berging na verloop van tijd weer beschikbaar is. Op deze wijze wordt voldaan aan het principe van het water op locatie verwerken en vertraagd afvoeren.

Afvoerend oppervlak/wateropgave

Conform het bovengenoemde gemeentelijk en waterschapsbeleid moet het hemelwater bij sloop-nieuwbouwontwikkelingen lokaal worden verwerkt waarbij aan de kwantiteits- en kwaliteitstrits wordt voldaan. Het doel van dit beleid is om de oorspronkelijke, voorstedelijke waterhuishouding zoveel mogelijk te benaderen en de bestaande riolering en zuivering zo min mogelijk te belasten met schoon hemelwater.

Om te kunnen beoordelen of er sprake is van een toename van verhard oppervlak is een inventarisatie uitgevoerd van verhard oppervlak binnen de projectgrens van de bestaande en toekomstige situatie. Hieruit blijkt dat het verhard oppervlak binnen de projectgrens van de HOV-Zuidradiaal af- in plaats van toeneemt waardoor geen compensatie nodig is (zie tabel 4.2).

Ook de verharding ter plaatse van de fietsonderdoorgang langs het Merwedekanaal onder de Nelson Mandelabrug door wordt voldoende gecompenseerd door de afname van verhard oppervlak op het gehele tracé.

Door toepassing van het IT-riool neemt de berging in het riool relatief gezien toe waardoor de situatie verbetert. Vanuit de watercompensatieregel is een infiltratieriool niet noodzakelijk, maar is wel wenselijk vanuit het huidige beleid vanuit de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden - bergen - vertraagd afvoeren'.

Grondwater / Ontwateringsdiepte

Voor een HOV-tracé wordt als minimale ontwatering in een natte situatie 1,30 m aangehouden. Deze ontwateringshoogte is een wens, geen eis. De huidige situatie voldoet net aan deze waarde. Dit wijkt af van de standaard ontwateringsdiepte van 0,70 m die de gemeente hanteert. Op basis van de isohypsen in gemiddeld natte situatie kan worden gesteld dat wordt voldaan aan de ontwateringsdiepte van 1,30 m. Uitgaande van de hoogst gemeten grondwaterstand 0,60 m + NAP wordt niet voldaan aan een ontwateringseis van 1,30 m. Afhankelijk waar de eis van 1,30 m op gebaseerd zal moeten worden opgehoogd.

De aan te leggen ondergrondse constructies (onderdoorgangen) veroorzaken geen significante barrièrewerking voor de grondwaterstromen. Dit is gebaseerd op het feit dat het stijghoogteverloop over de lengte van de tunnel haaks op de grondwaterstromingsrichting maximaal enkele centimeters bedraagt. Ook is de mate van afsluiting van het 1e watervoerend pakket zeer beperkt (<10%). Dit maakt dat de theoretische opstuwing een fractie (<5%) bedraagt van het stijghoogteverloop over de lengte van de onderdoorgang haaks op de grondwaterstromingsrichting en daarmee verwaarloosbar is.

Watervergunning

Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders, landhoofden en steigers en bouwen in en langs water is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied is een Keurontheffing vereist. Alle wateraspecten (inclusief de Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld. In het gebied dat door Rijkswaterstaat wordt beheerd dienen vergunningen bij Rijkswaterstaat te worden aangevraagd, zoals bij werkzaamheden aan de brug.

In deze situatie geldt dit vooral voor de bouw van de bruggen. De brug moet voor de doorvaarthoogte voldoen aan de 1,85 m in gesloten toestand en 5,85 m in geopende toestand.

Tijdelijke grondwateronttrekking tijdens de bouw van de tunnels en aanleg van riolering is vergunning- of meldingplichtig afhankelijk van de duur of het te onttrekken debiet, evenals de tijdelijke lozing van bemalingswater op de gemeentelijke riolering of oppervlaktewater.

Conclusie

De aanleg van de HOV-baan en de aanpassingen van het autoverkeer hebben geen negatieve effecten op het watersysteem. In het bestemmingsplan is voor de waterkering naast het Merwedekanaal de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen.

Deze waterparagraaf is in 2011 opgesteld in overleg met het hoogheemraadschap. In december 2011 heeft het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden een positief advies afgegeven.

4.11 Archeologie

Wettelijk 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.

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.

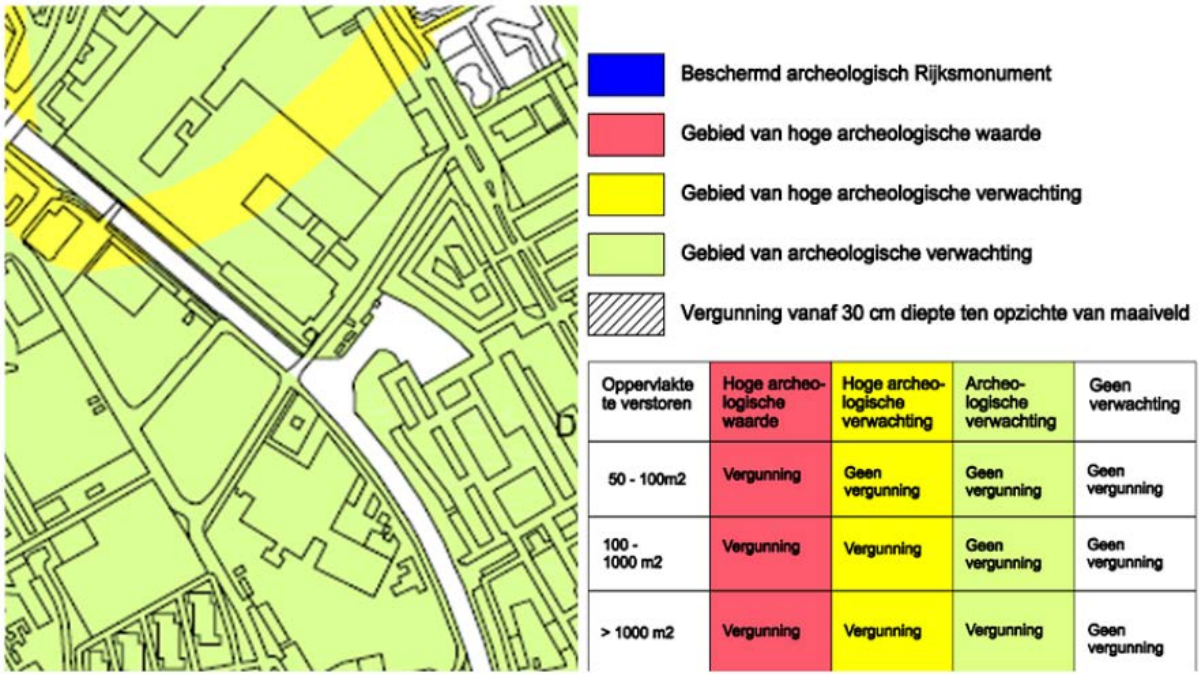
Gemeentelijke archeologische waardenkaart

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

Plangebied

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht geeft voor het tracé van de HOV-baan Dichterswijk de volgende informatie. Het plangebied is op deze kaart aangegeven als gebied van archeologisch verwachting. 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 1000 m^2 en

dieper dan 50 cm.



Oppervlakte te verstoren	Hoge archeologische waarde	Hoge archeologische verwachting	Archeologische verwachting	Geen verwachting
50 - 100m2	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
100 - 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning	Geen vergunning
> 1000 m2	Vergunning	Vergunning	Vergunning	Geen vergunning

Afbeelding 4.3: Uitsnede Archeologische Waardenkaart

Bureau- en inventariserend veldonderzoek

In juli en augustus 2010 heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau een bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (Plangebied HOV Zuidradiaal, gemeente Utrecht; Archeologisch vooronderzoek: een bureau- en inventariserend veldonderzoek, RAAP, 29 november 2010). Het doel van het booronderzoek om een beter inzicht in de geologische ontwikkeling van het gebied te verkrijgen is nauwelijks gerealiseerd. Hoewel enkele (rest)geulen zijn aangetroffen, is het niet mogelijk deze eenduidig aan de verschillende naar verwachting aanwezige stroomgordels (Werkhoven, Houtense en Oude Rijn) toe te wijzen. Hiervoor zijn de oeverafzettingen te veel verstoord, waardoor geen vervolgbare laklagen (meer) aangetroffen zijn, en er bleken te veel boringen door de aanwezigheid van ondoordringbare (puin)lagen in het ophogingspakket c.q. verstoorde bovengrond niet tot in de natuurlijke afzettingen te kunnen worden doorgezet waardoor ter plaatse geen informatie over de natuurlijke bodemopbouw werd verkregen. Hoewel het booronderzoek geen volledig beeld van de bodemopbouw en daarmee van de geologische ontstaansgeschiedenis heeft opgeleverd, heeft het wel een aantal nieuwe inzichten opgeleverd.

Opvallend is dat er over het hele tracé een relatief dik pakket geroerde grond aanwezig is (minimaal 1 en maximaal meer dan 2 m dik). Hoewel niet altijd eenduidig vast te stellen is of het om verstoorde dan wel om opgebrachte grond gaat, lijkt het voor een belangrijk deel om opgebracht materiaal te gaan. Aangezien maar in een beperkt deel van de boringen nog de oorspronkelijke bouwvoor is aangetroffen, wordt geconcludeerd dat er ook sprake is van verstoring van de natuurlijke bodem. Hoeveel van de natuurlijke bodemopbouw hierbij verloren is gegaan is onbekend.

Er zijn geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen aangetroffen. Het kan echter niet uitgesloten worden dat op één of meer locaties boringen gestuit zijn op puin dat verband houdt met historische bebouwing. Met name nabij de Croeselaan kan hiervan sprake zijn. Op basis van onderhavig booronderzoek kan hierover echter geen zekerheid verkregen worden.

Conclusie

Voor de locatie waar mogelijk sprake is van historische bebouwing, te weten ter hoogte van de Croeselaan, moeten eventuele bodemingrepen dieper dan 0,5 m onder archeologische begeleiding plaatsvinden.

Ten behoeve van archeologische begeleiding is een door het bevoegd gezag geaccordeerd Programma van Eisen met de vraagstellingen en randvoorwaarden noodzakelijk.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen dient hiervan, conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet melding te worden gedaan bij de

Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. archeologen van de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht, 030-2860023, 030-2860016, 030-2860011 of 030-2862765 en via archeologie@utrecht.nl.

4.12 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 een bouwverbod op te nemen, wordt beschadiging van de leiding voorkomen.

Plangebied en conclusie

Er zijn geen planologisch relevante leidingen in het plangebied.

4.13 Gezondheid

De gemeente heeft sinds het van kracht worden van de Wet Publieke Gezondheid (per 1 januari 2009) de wettelijke taak om gezondheidsaspecten te bewaken bij bestuurlijke beslissingen. Naar aanleiding van het Actieprogramma Volksgezondheid 2007-2010 heeft het college in 2010 besloten dat de GG&GD, daar waar nodig en binnen de beschikbare middelen, adviseert over gezondheid bij ruimtelijke plannen. Op 26 juni 2012 heeft het college vervolgens besloten in welke fasen van de planvorming de GG&GD wordt betrokken en dat er bij ruimtelijke en bereikbaarheidsplannen een gezondheidsparagraaf wordt opgenomen.

Het aanleggen of het verbreden van een autoweg heeft vanuit een gezondheidsoogpunt weinig voordelen. Negatieve gezondheidseffecten van wegverkeer zijn onder andere luchtverontreiniging, geluidsoverlast en verkeersongevallen. Aangezien het gaat om de aanleg van een busbaan zijn er wel voordelen te noemen. Een bus is voor veel mensen een belangrijk vervoersmiddel en een betere doorstroom over de Van Zijstweg zorgt ervoor dat mensen sneller op plaats van bestemming zijn. Daarnaast zorgt de afwaardering van de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan tot een 30 km-zone voor een veiligere verkeerssituatie. De ontwikkeling van het voormalig "Defensieterrein" en de gehele Merwedekanaalzone zal voor een toename van mensen zorgen, die gebruik gaan maken van deze busverbinding.

Geluid

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toekomstige geluidsbelasting op de meeste locaties circa 1 dB lager zal uitvallen dan de huidige geluidsbelasting in een situatie met 30 km/u op alle wegdelen, waarbij wordt uitgegaan van steenmastiekasfalt als wegdek. (zie bijlage 1 Akoestisch onderzoek).

Lucht

In de beoordeling voor de luchtkwaliteit voor de onderzochte straten geldt dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2). Langs de Van Zijstweg treedt de maximale concentratie op, maar het blijft binnen de normen. Dit geldt ook voor fijn stof (PM10 en PM2,5). (zie bijlage 2 Beoordeling luchtkwaliteit).

Gezondheidsbevordering

Groen heeft een positief effect op de gezondheid van mensen en werkt klimaat adaptief. Groen reduceert stress, bevordert herstel van ziekte, stimuleert tot bewegen, geeft de mogelijkheid om tot rust te komen/ om te ontspannen, zorgt voor schaduw, verkoelt de lucht, zorgt voor waterberging en draagt bij aan biodiversiteit. Het groen tussen de rijbaan en het fietspad zorgt daarnaast voor een verbeterde uitstraling en zorgt ervoor dat het verkeer minder hard rijdt.

Utrecht is een stad waar veel gefietst wordt. Fietsen en lopen zorgt voor beweging en is daarom erg belangrijk voor de gezondheid van veel Utrechters. Voor fietsers en voetgangers zijn goede en veilige oversteekplekken essentieel. De komst van de busbaan moet de kruispunten niet gevaarlijker maken. De Kanaalweg is een plek waar een veilige oversteekplek zeer gewenst is, vanwege de grote hoeveelheid fietsers die dagelijks gebruik maakt van deze route. De tunnel zorgt voor een veilige oversteekmogelijkheid, waarbij het langzaam verkeer niet meer genoodzaakt is om te stoppen. Een veilige oversteek met de Overste Den Oudenlaan is voor de route naar het sportpark aan de Grebbeberglaan zeer belangrijk. De nieuwe bewoners van de toekomstige woonwijk op het voormalig "Defensieterrein" gaan deze oversteek vaak gebruiken, waardoor het aanleggen van een goede en veilige oversteek nu gewenst is. Deze wordt gerealiseerd in combinatie met een nieuw

tweezijdig fietspad aan de Jaarbeurszijde langs het hele tracé. Hiermee wordt het fietsnetwerk voor dit gebied sterk verbeterd en hoeven fietsers minder over te steken.

Wandelroutes zijn belangrijk om bewegen en sporten gemakkelijk te maken. Het toekomstige voetpad aan de zuidkant zorgt ervoor dat mensen gemakkelijk een rondje kunnen lopen, maar ook snel naar de route langs het Merwedekanaal kunnen komen.

4.14 Duurzaamheid

Kader

In 2030 wil Utrecht klimaatneutraal zijn. Als duurzame stad heeft de gemeente Utrecht ambitieuze plannen waar het gaat om omgaan met energie en grondstoffen, zoveel mogelijk kringlopen sluiten en energie duurzaam opwekken. Ieder plan moet een bijdrage leveren om de ambities te halen. De aanleg van een HOV-baan draagt op de volgende manier bij aan deze ambitie.

Plansituatie

Het ontwerp en het integraal programma van eisen zijn gemaakt vanuit het uitgangspunt duurzaam.

- Het gebruik van het OV wordt gestimuleerd door de aanleg van de busbaan Dichterswijk.
- De snelheid op het tracé voor bus en auto wordt verlaagd naar 30 kilometer per uur. Dit draagt bij aan een reductie van de CO2-uitstoot, en heeft positieve effecten op voorkomen van luchtvervuiling en geluidshinder.
- Met de realisatie van de busbaan Dichterswijk wordt een meer klimaatbestendige straat gerealiseerd door aanplant van bomen in groene bermen aan weerszijden van de rijbanen met beplantingsmix. Door bomen te planten langs de busbaan Dichterswijk krijgt de weg de uitstraling van een groene stadslaan. Daarbij infiltreert het water in de bodem wat een goede waterberging bij piekbuien geeft en verdroging in de zomer tegengaat. Bomen en beplanting dragen in belangrijke mate bij aan het natuurlijke evenwicht in de bebouwde omgeving. Bomen spelen een rol in de vermindering van hittestress in de stedelijke omgeving. Door verdamping creëren bomen een grotere luchtvochtigheid en dragen ze bij aan een afname van de temperatuur en CO2. Bij de realisatie van de busbaan is waar mogelijk rekening gehouden met behoud van de bestaande bomen, sommige worden verplant. 49 bomen komen te vervallen maar hiervoor komen 131 nieuwe bomen van eerste grootte terug. Om een sterke, duurzame boomstructuur te creëren, zullen drie typen Linden om-en-om worden aangeplant. Daarbij is in het ontwerp gekozen voor betere groeiomstandigheden in brede bermen, in plaats van ruimte te geven aan verkeer.
  Als er in de toekomst een volgroeide groenstructuur is ontstaan, is dit gunstig voor de flora en fauna bijvoorbeeld als foerageergebied voor verschillende soorten vleermuizen of nestelende vogels.
- Bij de aanpassing aan de Nelson Mandelabrug is in de afweging van de varianten, duurzaamheid een belangrijk criterium geweest. De gekozen variant is de meest duurzame omdat deze uitgaat van behoud van het bestaande brugdek door deze te versterken, in plaats van te vervangen.
- Er is voor één van de meest duurzame type straatverlichting gekozen langs de busbaan in de berm, gelijk aan Croeselaan.
- In de ontwerpuitwerking en bij de uitvraag is aandacht gegeven voor zo veel mogelijk beperking van de omgevingshinder (people).

Inkoop

In die gevallen waarin de gemeente opdrachtgever is, werkt ze volgens de principes van maatschappelijk verantwoord inkopen (MVI). Omdat er veel maatschappelijke winst te behalen valt, weegt duurzaamheid zwaar mee bij het toewijzen van opdrachten. De gemeente daagt de markt uit om slimme en vernieuwende oplossingen te bieden, die bijdragen aan een duurzame stad. In het inkoopproces wordt hier minimaal ingezet op de landelijke geldende duurzaamheideisen voor sociale en milieuaspecten. Om de indirecte kosten, kwaliteit en duurzaamheid bij de beoordeling te betrekken, besteden we de opdracht aan volgens het principe van de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI). Bij de EMVI-gunningsmethode laat de gemeente zien, dat niet alleen de prijs leidend is, maar dat nog vele andere kwaliteitsaspecten belangrijk - zo niet belangrijker - zijn om een opdracht naar behoren te kunnen uitvoeren. EMVI biedt de mogelijkheid om onderscheidende (kwalitatieve) inschrijvingen vanuit de markt te verkrijgen. In gevallen waar we toch kiezen voor de laagste prijs, motiveren we de reden hiervan.

Bij de realisatie van de busbaan Dichterswijk worden ervaringen en lessen uit de aanbesteding en realisatie van de Croeselaan meegenomen, door de gemeente aangewezen als meest duurzame weg. Zo sluiten we in ieder geval al aan bij het gekozen type straatverlichting en materiaal van de

rijbaan van de Croeselaan. Innovatieve oplossingen die worden aangedragen vanuit de markt bij dit project worden mogelijk toegepast bij de busbaan.

Conclusie

Voor het thema duurzaamheid wordt aan de gemeentebrede beleidsdoelstellingen voldaan.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De aanleg van de HOV-baan en de aanpassing van de infrastructuur voor een betere autobereikbaarheid worden gefinancierd door het Rijk, provincie en de gemeente.

De aanleg van de HOV-baan is een project in het kader van het bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR), waarvoor een rijkssubsidie is verkregen vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze middelen zijn reeds per beschikking door het Ministerie toegekend aan het voormalig Bestuur Regio Utrecht (BRU), nu Provincie Utrecht.

Een ander deel van de investering wordt betaald vanuit de gemeentelijke middelen ten behoeve van de bereikbaarheid van het Stationsgebied. Voor de beoogde fietsonderdoorgang zullen ook algemene gemeentelijke middelen en middelen voor de bereikbaarheid Merwedekanaalzone worden ingezet. De gemeentelijke investeringen zijn geregeld in de Programmabegroting Bereikbaarheid, het MBP 2017 en de Voorjaarsnota 2017. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid van het plan gewaarborgd.

Kostenverhaal

Met de invoering van de nieuwe Wro (per 1 juli 2008) is het wettelijk verplicht om kosten te verhalen. Onder meer bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient de vraag te worden beantwoord of tevens een exploitatieplan moet worden vastgesteld om kosten van algemeen nut te verhalen op particuliere ontwikkelaars in het plangebied. Voor de aanleg van de HOV-busbaan Dichterswijk is geen sprake van kostenverhaal. Derhalve is het niet noodzakelijk dat een exploitatieplan wordt vastgesteld.

Planschade

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. Het risico op planschade is onderzocht (zie bijlage 10). Hieruit blijkt dat er voor het plangebied naar verwachting geen risico op planschade is.

Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat de uitvoering van het project economisch uitvoerbaar is.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

5.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan de provincie, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR) en de wijkraad.

De provincie heeft aangegeven dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft voor het plaatsen van opmerkingen.

Rijkswaterstaat verzoekt de beheerdersrol van het Merwedekanaal in de plantoelichting toe te voegen. Ook wordt verzocht om aan de toelichting toe te voegen dat in het beheergebied eventuele vergunningen bij Rijkswaterstaat moeten worden aangevraagd. Tenslotte wordt verzocht de juiste doorvaarthoogte van de Nelson Mandelabrug in de toelichting op te nemen; deze bedraagt 5,85 meter.

De gevraagde aanpassingen zijn in de toelichting doorgevoerd in het ontwerpbestemmingsplan.

Met het Hoogheemdaadschap is tijdens de periode van het vooroverleg contact geweest over de waterparagaaf. De HDSR heeft verzocht om de laatste inzichten met betrekking tot de waterhuishouding in de toelichting op te nemen en wenst betrokken te blijven bij het vervolgproces.

De waterparagaaf is naar aanleiding van het gevoerde overleg geactualiseerd. HDSR blijft bij het vervolg betrokken.

Van de wijkraad is geen advies ontvangen.

5.2.2 Inspraak

Over het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) en het Voorontwerp (VO) voor de busbaan Dichterswijk heeft inspraak plaatsgevonden. Het IPvE/FO is op 6 juli 2017 vastgesteld door de raad. Op basis hiervan is een Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld. Het VO vormt de basis voor dit bestemmingsplan.

Tijdens de VO fase zijn individuele gesprekken geweest met enkele stakeholders. Ook is het concept VO besproken in een actieve ontwerpsessie met stakeholders. Over het algemeen wordt het ontwerp als positief ontvangen.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is een toelichting gegeven op de gekozen planvorm van het bestemmingsplan. Tevens wordt uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag hebben gelegen.

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.

6.2 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, bijvoorbeeld bij wonen een aan-huis-verbonden bedrijf.
- afwijkingsregels van de gebruiksregels;
- eventueel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, ter bescherming van aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden;
- waar nodig: een wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht.

6.3 Artikelsgewijze toelichting

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

Artikel 3 Groen

De groene berm ten zuidoosten van de Van Zijstweg is in deze bestemming opgenomen. Hierbinnen zijn groenvoorzieningen, gazons en beplantingen mogelijk en kunnen bijvoorbeeld speelvoorzieningen gerealiseerd worden. Ook waterbeheer en waterberging zijn toegestaan, alsmede voet- en fietspaden.

Artikel 4 Verkeer

De bestemming Verkeer is toegekend aan de wegen voor het autoverkeer. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan, zoals fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water. Binnen de bestemming is een kunstwerk zoals een viaduct mogelijk.

Binnen de bestemming zijn ook kleine gebouwtjes toegestaan, bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsenstallingen (bushokjes zijn vergunningsvrij).

Artikel 5 Verkeer - Openbaar vervoer

Met deze bestemming wordt de geplande HOV-baan mogelijk gemaakt. Naast het gebruik door bussen is het ook toegestaan dat calamiteitenverkeer, zoals politie, ambulance en brandweer gebruik maken van de baan. Binnen de bestemming is een kunstwerk zoals een viaduct mogelijk. Daarnaast zijn fietspaden mogelijk.

Binnen de bestemming zijn ook kleine gebouwtjes toegestaan.

Artikel 6 Verkeer - Verblijfsgebied

De wegen met de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied hebben een verkeers- en verblijfsfunctie. Binnen deze bestemming is een aantal daarin passende gebruiksvormen toegestaan, zoals parkeervoorzieningen, paden, groenvoorzieningen en water. Binnen de bestemming is een kunstwerk zoals een viaduct mogelijk.

Er zijn kleine gebouwtjes toegestaan, bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsenstallingen.

Artikel 7 Waarde - Archeologie

De archeologische waarde en verwachtingen in het plangebied zijn door de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' en de specifieke gebruiksregel die verwijst naar de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg beschermd, terwijl overtreding van het bestemmingsplan een strafbaar feit is. Op deze manier houdt het bestemmingsplan rekening met de archeologische waarde en verwachtingen conform de Monumentenwet.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

De waterkering aan weerszijden van het Merwedekanaal wordt beschermd via de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering'. Voordat er gebouwd wordt binnen deze bestemming is toestemming nodig van de beheerder van de waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan. In dit artikel is opgenomen dat onder verboden gebruik wordt verstaan: onbebouwde gronden te gebruiken als staanplaats voor onderkomens als opslagplaats voor onklare voer-, vlieg- en vaartuigen of onderdelen daarvan of als stortplaats voor puin en afvalstoffen.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al afgeweken kan worden. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevat de onderstaande twee regels.

Artikel 14 Overgangsrecht

In het Besluit ruimtelijke ordening (in werking 1 juli 2008) is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk

wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

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

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

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

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

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

Artikel 15 Slotregel

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

6.4 Handhaving

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

Doel handhavend optreden

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

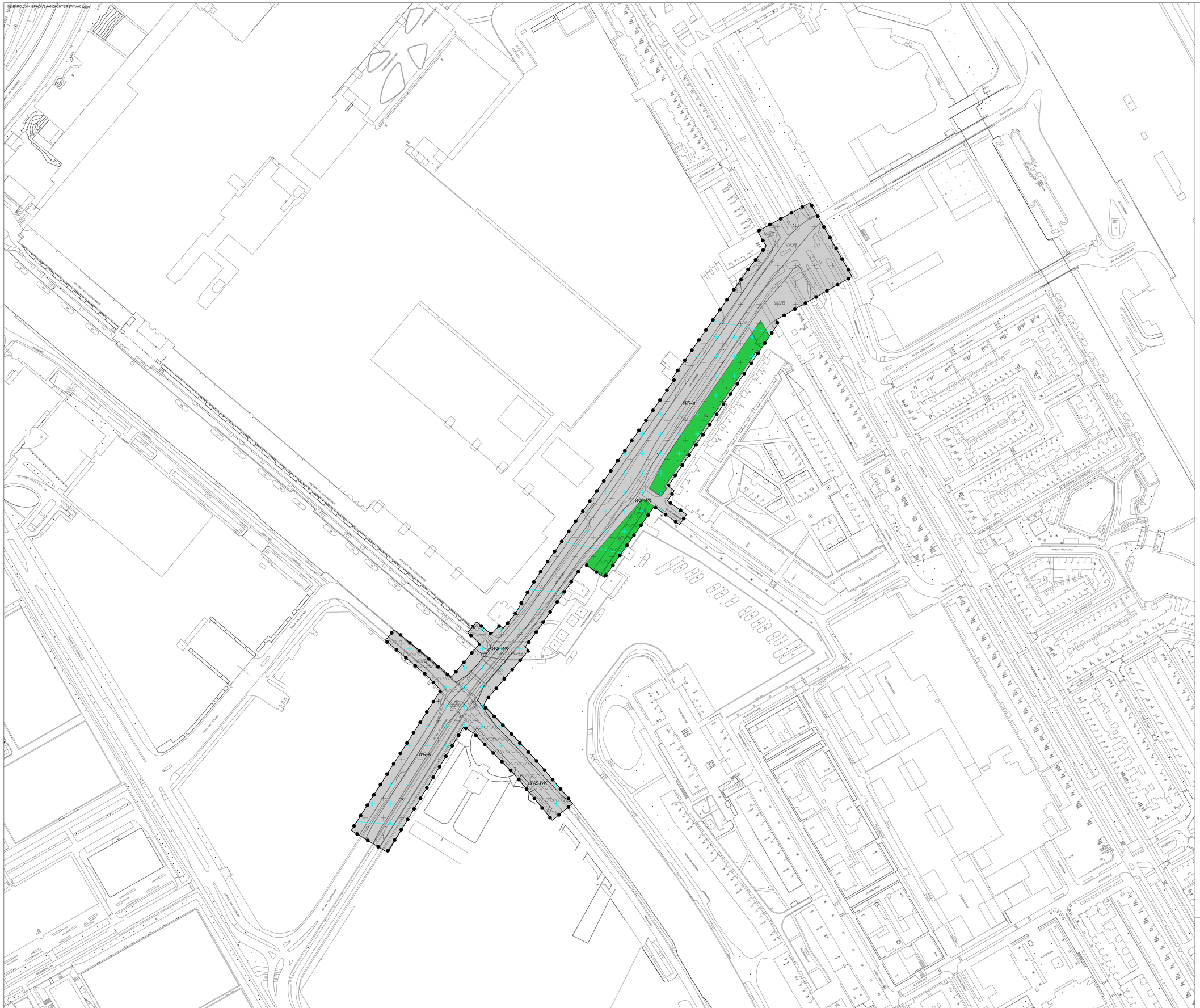
Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van

een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

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

NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.dgn



Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

G Groen

V Verkeer

V-OV Verkeer - Openbaar vervoer

V-VB Verkeer - Verblijfsgebied

Dubbelbestemmingen

WS-WK Waarde - Archeologie

WS-WK Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

vrijwaringszone - straalpad

Bestemmingsplan

HOV-baan Dichterswijk

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van HOV-baan Dichterswijk

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	22-12-2017	terinzage	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie vervs de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere vervsies.
Zie voor de digitale versie de website http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://034.vopublicaer.nl

identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam)	NL.IMRO.0344.BPHOVBAANKNZNOORD-VA1.dgn
ordernummer	
wijk	09-Zuilenerd
projectnaam(s)	HOV-baan Dichterswijk
subdirectory	NL_IMRO.0344_
schaal	1: 1000
pentabel	
datum	14-02-2018
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk

Februari 2018

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN HOV BAAN DICHTERSWIJK 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 6

ZIENSWIJZE 1 6
ZIENSWIJZE 2 6
ZIENSWIJZE 3 9
ZIENSWIJZE 4 13
ZIENSWIJZE 5 14
ZIENSWIJZE 6 16

BIJLAGE 1: (GEANONIMISEERDE) ZIENSWIJZEN 17

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk

Het plangebied van het bestemmingsplan omvat de toekomstige busbaan, autowegen en langzaam verkeer- infrastructuur en de daarbij behorende aanpassingen in haar directe omgeving. Het traject loopt vanaf de kruising Croeselaan – Van Zijstweg via de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan, bijna tot aan de kruising met de Overste den Oudenlaan.
De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan is het planologisch-juridisch mogelijk maken van de HOV-baan Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan, vanaf de Croeselaan en de verkeerskundige aanpassingen ten behoeve van de doorstroming naar en bereikbaarheid van het stationsgebied.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 4 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.
Bijlage 1, achterin dit document, bevat de lijst met indieners. In een aparte bijlage zijn kopieën van alle zienswijzen opgenomen.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 22 december 2017 tot en met donderdag 1 februari 2018 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 6 zienswijzen ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. De zienswijze wordt zo mogelijk wel in

bijlage 2 opgenomen, zodat iedereen, dus ook de gemeenteraad, kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

De zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn, tijdig ingediend. Alle zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen richten zich op de zorg van de bereikbaarheid van aangrenzende eigendommen. Hierbij bestaat twijfel over de doorstroming van het verkeer. Daarnaast worden op een aantal punten suggesties gedaan voor aanpassing van het ontwerp en wordt zorg geuit voor de rijsnelheid.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Aan de toelichting is een bijlage toegevoegd: Doorstroming Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk (Van Zijstweg en Dr. M.A. Tellegenlaan), RHDHV, januari 2018.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Bereikbaarheid hulpwarmtecentrale Kanaalweg
Eneco merkt op dat de afslag Dr. M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg met de nieuwe inrichting van dit kruispunt vervalt. De brug bij de insteekhaven ten zuiden van de hulpwarmtecentrale wordt uitgevoerd in verkeersklasse 30.
Hierdoor is de centrale niet meer bereikbaar voor de verkeersklassen 45 (vrachtverkeer) en (incidenteel) 60 (zwaar verkeer). Verzocht wordt om het bestemmingsplan en het VO zodanig aan te passen dat de locatie van Eneco bereikbaar blijft voor de genoemde verkeersklassen.

Reactie
Hoewel het bestemmingsplan de afslag juridisch planologisch niet onmogelijk maakt, voorziet het VO in een nieuwe inrichting van de kruising Dr M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg waarbij de Kanaalweg wordt afgesloten voor autoverkeer (behoudens incidenteel gebruik voor regulier autoverkeer). Dit maakt deze kruising verkeersveiliger en levert een positief effect op de doorstroming van het verkeer op de Dr. M.A. Tellegenlaan. Ook is er in het VO geen ruimte voor de afwikkeling van het incidentele zwaar verkeer vanwege de aanwezigheid van groene bermen, bomen en lichtmasten. Aanpassing van het ontwerp betekent een grote en ruimtelijk ongewenste ingreep, die daarnaast automobilisten uitnodigt tot inrijden. Dit is ook niet nodig.
De hulpwarmtecentrale blijft via de andere zijde van de Kanaalweg – en over de nieuw aan te leggen brug bij de insteekhaven van de Wilhelminawerf bereikbaar. De hier geplande brug dient reeds te worden uitgevoerd in verkeersklasse 45 vanwege de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten. Ook is vastgelegd dat het hier om een betonnen brug gaat met een overspanning van minimaal 3 meter en een breedte van 7,5 meter. Daarnaast is bij de uitvoering van een betonnen brug met deze overspanning, het constructief al mogelijk om zwaar verkeersklasse 60 over de brug te laten rijden als deze minimaal is uitgevoerd als verkeersklasse 30.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

1. Verkeersveiligheid
Verzocht wordt er voor te zorgen dat er voor wat betreft de rijsnelheid een klein verschil is tussen de verwachtingen van de verkeersdeelnemers en de werkelijke situatie op de Van Zijstweg en de Dr M.A. van Tellegenlaan door toepassing van ontwerpprincipes die dit afdwingen. Laat het niet alleen op wetshandhaving afhankelijk zijn.

Om ook een veilige situatie buiten de spits te krijgen wordt verzocht om iets smallere rijbanen, meer variatie in de weg(bestrating) c.q. de directe omgeving en een (lichte) kromming in de Van Zijstweg ter hoogte van de Groenmarktstraat, ook voor de HOV baan.

Verzocht wordt te zorgen voor een constant dwarsprofiel van het fietspad (aan beide zijden). Beweeg ook de autorijbanen mee met de belemmering van het transformatorstation. Daardoor maken de autorijbanen, net als de fietspaden ook een (lichte) slingering die ruimte geeft aan het fietspad; dit heeft ook een snelheidsremmend effect.

Reactie
De rijsnelheid is een uitvoeringsaspect dat niet in het bestemmingsplan wordt geregeld. Het bestemmingsplan geeft beperkte vrijheid voor verschillende ontwerpprincipes. De ligging van de rijbanen voor de auto en bus zijn vastgelegd.
In het VO zijn de snelheidsremmende maatregelen toegelicht. De busbaan en de rijweg voor autoverkeer zijn zodanig ontworpen dat hier een snelheidsremmend effect vanuit gaat. De busbaan ligt iets verhoogd ten opzichte van de autorijbanen. Op de kruisingen (oversteken met fietsers en/of voetgangers) wordt de autorijbaan verhoogd (kruispuntplateaus) naar hetzelfde niveau als de busbaan. Naast een snelheidsremmend effect wordt hierdoor de automobilist geattendeerd op de oversteek en op andere weggebruikers. Ook de toevoeging van een bomenlaan met een minimale wegbreedte werkt visueel versmallend en hierdoor snelheidsremmend. Er is vooralsnog geen aanleiding om extra maatregelen toe te voegen.
Snelheidsremmende voorzieningen op de busbaan passen we met het oog op comfort voor de buspassagiers niet toe. Door een koppeling tussen verkeerslichten kan voor de buslijnen een snelheid van 30 km/u een 'logische' snelheid worden. Door 30 km/u te rijden krijgen de bussen steeds groen licht.

Wij hebben tijdens het VO naar uw suggestie gekeken voor het toepassen van verschillende materialen . Gezien de snelheidsremmende maatregelen zoals hierboven genoemd, zien wij geen aanleiding om dit als extra maatregel toe te voegen. Toepassen van verschillende materialen kan leiden tot verwarring bij de weggebruikers bijvoorbeeld over de voorrangssituatie.

Het klopt dat er tijdens de spits een ander wegbeeld is dan buiten de spits. Dit ontwerp houdt daar rekening mee, door het aantal rijstroken te beperken tot dat wat strikt noodzakelijk is.
Het ontwerp voorziet in de uiterst minimale rijbaanbreedte voor zowel auto als HOV. Smaller dan dit is niet meer verkeersveilig. Het ontwerp moet ook voldoen aan de richtlijnen voor de inrichting van infrastructuur. Met nog smallere rijbaanbreedtes voldoen we niet aan deze richtlijnen.

Er is geen reden om aanvullende snelheidsremmende maatregelen te nemen. Daarom is het ook niet nodig om een meer slingerend profiel aan te leggen. Naast dat dit niet past binnen de eigendomsgrenzen, gaat dit ook ten koste van de kwaliteit en comfort van de HOV baan en de ruimtelijke kwaliteit. Als na in gebruikname en evaluatie toch blijkt dat er onveilige situaties optreden kan aanvullend worden gekeken naar maatregelen als snelheidsdisplays en lichtborden.

2. Shared space en fietsonderdoorgang
Gevraagd wordt om ervoor te zorgen voor (visuele) aanwijzingen in de shared space die gebruikers bewust maken van het feit dat ze de ruimte met elkaar (moeten) delen en die duidelijk maken welke delen primair zijn bedoeld voor de doelgroepen. Ook wordt verzocht te zorgen voor een veilige nadering van de Van Zijstweg.dr M.A. Tellegenlaan. Voorkom ook dat de shared space een hangplek wordt.

Gevraagd wordt om ruime en lange zichtlijnen in de tunnel en veel daglicht om het veilig te maken.

Reactie
Het bestemmingsplan vormt geen belemmering voor het realiseren van visuele aanwijzingen in het plangebied. Tijdens de optimalisatie van het VO is het ontwerp van de shared space al deels aangepast zodat die de doorgaande verkeersdeelnemers een suggesties biedt voor de beste plaats, zoals een duidelijke begin van de fietsroute ter hoogte van de aansluitingen op de Van Tellegenlaan en Kanaalweg. In de volgende fase wordt uitgewerkt met welke materialisering dit kan nog meer worden versterkt.
Ook biedt het bestemmingsplan in juridisch planologische zin ruimte voor een veilig tunnelontwerp. Het gekozen ontwerp van de onderdoorgang (VO) voorziet reeds in lange zichtlijnen, zo veel als mogelijk daglicht ten gunste van de sociale veiligheid en een zo veel als mogelijk 'open' constructie aan de kant van het water (geen dichte tunnelbak). Op maaiveld het kruispunt passeren is en blijft natuurlijk altijd mogelijk.

3. Wegprofiel en groen
Verzocht wordt om tussen de autorijbanen en het fietspad daar waar nodig of wenselijk een smallere berm met een haag in plaats van bomen. Een iets smallere berm van 1,2 tot 2 meter heeft een aantal voordelen.
Daarnaast wordt verzocht de breedte van 6,6 meter van de HOV baan toe te passen voor de gehele HOV baan vanaf de Nelson Mandelabrug.

Reactie
Het bestemmingsplan doet geen uitspraken over de invulling van het groen binnen het plangebied. In juridisch planologische zin zijn verschillende uitwerkingen mogelijk.

In dit ontwerp (VO) is gekozen voor een berm met bomen om een aantal redenen. Bomen hebben zowel een snelheidsremmend effect als een openheid naar de omgeving. Om ervoor te zorgen dat de bomen in de bermen goed kunnen groeien, en de wortels omliggende verharding niet omhoog duwen, is een berm van minimaal 3 meter nodig. Tevens is er voldoende ruimte nodig voor alle benodigde objecten zoals verkeerslichten en lichtmasten. Deze breedte van een berm is daarnaast positief voor de verkeersveiligheid vanwege de optimale scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. En er is voldoende wachtruimte bij de kruisingen voor de afslaande auto wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid van de overstekende fietsers. Het karakter van een stadsstraat wordt overigens door meer elementen bepaald. De relatie met de omgeving en zichtbaarheid van aanliggende functies is daarbij belangrijk.
Een haag kan snelheidsremmend werken maar daar staat tegenover dat er meer sprake is van een tunnelwerking. Door hagen ontstaat een afscherming tussen auto en fiets, waardoor deze minder bewust van elkaar worden en daardoor elkaar 'vergeten' bij kruisingen. Het verplaatsen van de bomen naar de buitenzijde van het fietspad, betekent inderdaad een incidentele onderbreking van de bomen langs het traject. Het gevolg is een onrustig straatprofiel wat de herkenbaarheid, overzichtelijkheid en verkeersveiligheid niet ten goede komt. Indiener geeft als voordeel van een smallere berm aan dat dat de fietspaden breder kunnen. Een breder fietspad is echter niet nodig, door toevoeging van een fietspad aan de noordzijde zal de intensiteit aan de zuidzijde afnemen. Dat betekent dat de maat van 3,5 meter zeker voldoende is.

De gemeente wil een betrouwbaar en comfortabel HOV netwerk realiseren met deze busbaan. Onderdeel daarvan is een vrijliggende busbaan die voldoet aan de eisen wensen voor goed en veilig openbaar vervoer. Voor de toe te passen rijbaanbreedtes bestaan afspraken tussen gemeente en provincie, zoals vastgelegd in TPvE HOV. Daarin staat dat de busbaan minimaal 7,00 meter breed moet zijn, en alleen indien de ruimte zeer beperkt is, voor een smallere rijbaan kan worden gekozen.
Dat betekent dat we alleen ter hoogte van de hovenierswoning en het trafogebouw een smallere rijbaan toepassen. Op de rest van het tracé is de rijbaan vanuit het oogpunt van een verkeersveilig, betrouwbaar en een comfortabel HOV netwerk 7,00 meter breed.

4. Luchtkwaliteit
Indiener vraagt maatregelen om het vervuilend autoverkeer naar het stationsgebied te beperken. Gewezen wordt om de voorkeursroute stad uit vanaf de Dr M.A. Tellegenlaan rechtsaf door middel van borden op de Dr M.A. Tellegenlaan aan te geven.

Reactie
Met de uitvoering van het bestemmingsplan wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Beperkende maatregelen voor het autoverkeer vallen buiten het kader van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan regelt het plaatsen van borden niet.
We zetten zeker in om het autoverkeer te beperken, en daarmee ook de verkeersintensiteiten op Dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg te verminderen.
Voor wat betreft de voorkeursroute geldt dat het een uitvoeringsaspect betreft dat geen regeling vindt in het bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat in het bebordingsplan bij het Voorlopig

Ontwerp de suggestie van indiener is verwerkt. Het eerste bord staat iets voor het punt waarbij de automobilist de mogelijkheid krijgt een voorsorteervak te kiezen, zodat de automobilist voldoende tijd heeft zich hierop te anticiperen. Ook de verkeersregelinstallaties worden zo ingesteld dat het autoverkeer wordt verleid deze richting te kiezen.

5. Wijkverkeer via Veilinghavenkade
Indiener vraagt in het belang van een ruime en bruikbare groenstrook ten oosten van de hovenierswoning voor een kortere rechtsaf-er naar de Veilinghavenkade voor maximaal 3 personenauto's.

Reactie
In de afweging van de lengte van de rechtsaffer staat een goede bereikbaarheid van de wijk en goede doorstroming op de Van Zijstweg nu en in de toekomst voorop. Daarnaast moet deze rechtsaffer ook op een verkeersveilige manier worden ingepast, dat wil zeggen dat er voldoende opstelruimte is voor de afslaande auto. Het simulatiemodel laat zien dat in de ochtend en avondspits vaak niet meer dan 4 auto's staan opgesteld. Dit betekent echter nog niet meteen dat de rechtsaffer met diezelfde lengte ingekort kan worden. Dit hangt namelijk ook af van een vloeiende inpassing van zowel rijbaan, berm en fietspad. Naar aanleiding van de reactie van indiener is de rechtsaffer in het ontwerp (VO) iets ingekort. Het bestemmingsplan maakt deze aanpassing mogelijk.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

1. Begrenzing plangebied
De begrenzing van het plangebied in het Ontwerp Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk wijkt af van het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Onduidelijk is waarom de kruising Dr. M.A. Telleggenlaan met de Overste den Oudenlaan binnen een ander bestemmingsplan wordt aangelegd nu het wel in dit ontwerp is meegenomen. Dit is verwarrend en zou van invloed kunnen zijn op het ontwerp en het tijdstip van uitvoering/aanleg van deze kruising. Rabobank vraagt de gemeente te borgen dat de kruising qua uitvoering onderdeel uit blijft maken van het Plan.

Reactie
Voor de kruising Dr M.A. Tellegenlaan met de Overste den Oudenlaan is het bestemmingsplan 'HOV baan Transwijk, Kanaleneiland' van kracht (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 februari 2016 en inmiddels onherroepelijk). Dat bestemmingsplan maakt de uitvoering van het VO reeds mogelijk.

2. Afspraken Rabobank - Gemeente
Als voorwaarde voor de aanleg van de busbaan (Valeriusbaan) over de locatie van Rabobank zijn de gemeente Utrecht en de Rabobank een opstalrecht overeengekomen waarbij in de overeenkomst en vervolgens in de opstalakte een afspraak is opgenomen over de waarborg voor de goede bereikbaarheid van de Rabobank.
Nu met het voorliggende Plan een goede bereikbaarheid in de ogen van Rabobank niet wordt geborgd, komt de gemeente de destijds gemaakte afspraken niet na. Indiener verwijst naar een toets van het plan door adviesbureau Goudappel Coffeng. Rabobank verzoekt u dan ook dit kruispunt zodanig aan te passen dat er vanaf de Van Zijstweg twee stroken voor autoverkeer linksaf gaan.
Verkeerskundig wordt een cyclustijd tot 90 seconden als ideaal en een cyclustijd van 120 seconden doorgaans als maximaal beschouwd. Rabobank verzoekt de gemeente het ontwerp zodanig aan te passen dat de maximale cyclustijd op de kruispunten 120 seconden bedraagt en dit middels nieuwe simulaties aan te tonen. Bij overschrijding hiervan kan namelijk niet meer worden gesproken van een goede doorstroming/bereikbaarheid.

Reactie
De gemeenteraad heeft op 6 juli 2017 het IPvE/FO vastgesteld. De gemeenteraad heeft daarbij tevens met de Reactienota IPvE ingestemd, waarin is ingegaan op de destijds door indiener ingebrachte zienswijze.
In uw reactie op het IPvE/FO heeft u de vraag reeds gesteld over de onderbouwing van de middenligging en het verzoek voor een extra linksaffer. Hierop hebben wij destijds het volgende geantwoord:

"Bij de keuze voor een middenligging telt voor de gemeente sterk mee dat er sprake is van een stedelijke context, waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer prioriteit heeft. Een 2e rijstrook linksaf op de Van Zijstweg naar de Croeselaan heeft een forse impact op de omgeving. Op basis van de resultaten van de verkeersafwikkeling zien wij geen aanleiding om tot een dergelijke forse ingreep te besluiten. De verkeersafwikkeling tijdens de spits past binnen het kader van het Mobiliteitsplan SRSRSB. De doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving en de bereikbaarheid van de Rabobank kantoren is gewaarborgd. Er zijn duidelijke, rechtstreekse en verkeersveilige routes die doorlopen tot aan uw parkeergarage. Buiten de spits is de verkeersafwikkeling vlot, en ook tijdens de spits komen uw medewerkers en klanten die met de auto willen komen naar verwachting zonder files en opstoppingen bij uw kantoor."

U refereert in uw reactie naar de door ons in december 2017 aangeleverde rapportage over de verkeersafwikkeling. Voor de volledigheid is deze definitieve versie van de rapportage (januari 2018) toegevoegd aan het VO en het BP.

De verkeersafwikkeling bij dit VO is net als bij het IPvE/FO gesimuleerd met een verkeersmodel o.b.v. VRU 3.3 variant 2030 (waarin de meest recente keuzes voor alle ontwikkelingen aan de westzijde van het Stationsgebied zijn verwerkt). De simulatie laat nagenoeg hetzelfde beeld zien als bij de analyse o.b.v. het IPvE/FO. Het verkeer kan in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen, mét een optimale VRI instelling. In de ochtendspits kunnen de auto's komende vanaf Van Zijstweg en Croeselaan Zuid gedurende het drukste uur in de spits bij het kruispunt Croeselaan/Van Zijstweg niet in één keer door groen. Er is inderdaad een wachtrij op de Van Zijstweg, maar deze komt niet voorbij de Veilinghavenkade. Uw conclusie dat er een wachtrij is op de Van Zijstweg van 700-800 meter is niet correct.
De simulatie bij het VO toont aan dat het verkeer naar de Rabobank in de ochtendspits ruim binnen de aangegeven maximale cyclus van 120 seconden kan doorrijden richting Rabobank. Dit is dus al mogelijk zonder de aanleg van de gevraagde extra rijstrook voor autoverkeer komend vanaf de Van Zijstweg linksaf op de Croeselaan.

3. Evenementen Jaarbeurs
Indiener merkt op dat bij een drukke beurs in de spits een volledig verkeersinfarct ontstaat vanuit de parkeergarage van de Rabobank tot aan de kruising Van Tellegenlaan-Overste den Ouden laan. Niet alleen heel vervelend maar ook zeer gevaarlijk. Bij calamiteiten kan er niemand wegkomen en is Rabobank volledig onbereikbaar voor alle hulpdiensten.
Het effect van het samenvallen van een evenement met de spits is in het Plan niet gesimuleerd. Rabobank acht het noodzakelijk dat de gemeente deze simulatie nog uitvoert en het Plan waar nodig aanpast op basis van de resultaten.

Reactie
In de reactie van indiener op het IPvE/FO heeft u deze vraag reeds gesteld. Hier hebben wij destijds het volgende geantwoord:

"Door het parkeren voor de Jaarbeurs (vanaf 2023) te concentreren op de parkeerplaatsen aan het Merwedekanaal, is er als gevolg van evenementen geen extra verkeer op Dr. M.A.Tellegenlaan en Van Zijstweg. Evenementen bij de Jaarbeurs zijn daarmee niet bepalend voor de verkeersafwikkeling.
Uiteraard geven evenementen vooral tijdens de avondspits een extra belasting op het hele Utrechtse wegennet. Gezien het feit dat evenementen zich beperken tot een beperkt aantal werkdagen in het jaar zijn we van mening dat hiervoor geen infrastructuur moet worden ontworpen. Dit levert een overcapaciteit en ruimtebeslag op dat slechts een beperkt aantal dagen in het jaar wordt gebruikt. Ook zijn maatregelen op gebied van dynamisch verkeersmanagement mogelijk om de druk op het wegennet te verlichten, zoals het stimuleren van reizen met openbaar vervoer en parkeren in P+R al een veel beproefd concept door de Jaarbeurs."

Ter verdere onderbouwing van bovenstaande het volgende. In reactie gaat indiener in op de huidige situatie. Vergeleken met de huidige situatie is direct na realisatie van de busbaan Dichterswijk, in 2020, reeds een verbetering van de verkeerssituatie. Vanaf dat moment rijden de bussen op een eigen busbaan en zal het expeditieverkeer van Jaarbeurs via de expeditiebrug worden geleid. Na 2023 is P3 niet meer in gebruik, daarmee verdwijnt de stroom verkeer voor werk of evenementen (ochtendspits in en avondspits uit). Na realisatie van het Beurskwartier is er verkeer voor woningen en kantoren. P3 geeft meer verkeer dan Beurskwartier in de avondspits, stad uit.

4. Aantallen medewerkers
Door centralisatie en optimaal uitnutten van kantoormeters bij Rabobank is het aantal FTE op het hoofdkantoor aan de Croeselaan het laatste jaar toegenomen van circa 5.500 naar circa 6.900. Hoewel de capaciteit van de parkeergarage (circa 1.400 plekken) leidend is voor de verkeersintensiteiten en niet het aantal FTE, is het spitsverkeer toegenomen. Met dit effect is geen rekening gehouden in het Plan.

Reactie
Het is juist dat de capaciteit van de parkeergarage leidend is, en niet het aantal fte op het hoofdkantoor.
We zetten ons in op het verder verlagen van de verkeersintensiteiten. Hiervoor staat de gemeente deels zelf aan de lat, maar ook andere instellingen en bedrijven hebben hier invloed op. Bijna 1/3 van de auto's van het verkeer heeft de eindbestemming Rabobank. In uw zienswijze geeft u inzicht in uw mobiliteitsbeleid. Graag wil de gemeente met Rabobank als belangrijke partner in de stad in overleg over de toekomstige mobiliteit en concrete doelstellingen op korte en middellange termijn voor het hoofdkantoor.

5. Middenligging versus zuidligging
Op het onderdeel verkeer en doorstroming scoort de zuidligging echter duidelijk beter. Ook voor Rabobank staat veiligheid voorop maar niet helder is of de middenligging daadwerkelijk zoveel veiliger is, gezien de kruisende busbewegingen die dit meebrengt.
Onduidelijk is hoe de factoren, ruimtelijke inpassing, veiligheid en doorstroming, zijn gewogen. Als verkeersveiligheid niet van doorslaggevend belang is, zou dat betekenen dat ruimtelijke inpassing door de gemeente belangrijker wordt gevonden dan doorstroming. Vooralsnog heeft Rabobank een duidelijke voorkeur voor de zuidligging.

Reactie
De keuze voor een middenligging en 30 km/uur is zorgvuldig gemaakt. Bij de afweging tussen een midden- en een zuidligging telt voor de gemeente sterk mee dat er sprake is van een stedelijke context (A -zone, 30 km/uur regime, autoluw), waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer prioriteit heeft. In het door de raad vastgestelde IpvE/FO (juli 2017) met bijbehorende reactienota, en in de toelichting van het bestemmingsplan is de keuze voor de middenligging nader onderbouwd.

6. Expeditieverkeer Jaarbeurs
Indiener geeft aan dat door de gemeente steeds is aangegeven dat in het ontwerp is uitgegaan van een aparte expeditiebrug voor de Jaarbeurs. Hiermee wordt de Van Zijstweg ontlast. De realisatie van deze brug is voorwaarde voor doorstroming van het verkeer op de Van Zijstweg. Deze brug maakt geen onderdeel uit van het Plan. Rabobank zou geborgd willen zien dat deze brug gereed is voordat wordt aangevangen met de realisatie van het Plan.

Reactie
De Jaarbeurs is verantwoordelijk voor de realisatie van de expeditiebrug. De expeditiebrug is daarom geen onderdeel van dit VO. Over de planning en realisatie van de expeditiebrug zijn afspraken gemaakt in de Ontwikkelovereenkomst tussen de gemeente en de Jaarbeurs.
Tijdens de uitvoeringsperiode probeert de gemeente de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen worden zorgvuldig afgestemd met de stakeholders. De gemeente en de Jaarbeurs stemmen daarbij onder meer met elkaar af hoe om wordt gegaan met het expeditieverkeer tijdens de uitvoeringsperiode en welke maatregelen nodig zijn om de doorstroom op de Dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg niet te veel te hinderen.

7. Kruispunt Croeselaan
Rabobank verzoekt u het Plan zodanig aan te passen dat voor fietsers een duidelijke, goede en veilige route wordt gecreëerd via het nieuw aan te leggen fietspad aan de westzijde van de Croeselaan.

Reactie
In het ontwerp van de Croeselaan is aandacht besteed aan een logische doorgaande fietsroute via het fietspad aan de westzijde, er wordt uitgegaan van een duidelijke routering in het ontwerp. Het is binnen 30 km/u straten echter niet verboden om mee te fietsen op de rijbaan, bijvoorbeeld voor bestemmingsverkeer van de Rabobank.
Het VO sluit aan op het VO Croeselaan. Dit VO is in 2015 vastgesteld door het college. In het VO Croeselaan is er geen linksaffer van Croeselaan Zuid naar de Van Zijstweg, omdat deze veel impact heeft op de doorstroming op het kruispunt en er relatief weinig verkeer deze richting op gaat. Het ontwerp gaat uit van het opvangen van het verkeer via een keerlus in de regeling op de Croeselaan die ook het autoverkeer van en naar de Rabostraat afwikkelt. Om de doorstroom op de Croeselaan niet te hinderen, is er vanaf de Rabostraat richting de Van Zijstweg een dubbele rijstrook.

8. Ontsluiting Beurskwartier
Het toekomstige Beurskwartier zal eveneens via de Van Zijstweg worden ontsloten. Hoeveel verkeer dat met zich meebrengt is nog niet duidelijk. De gemeente heeft aangegeven dat de capaciteit van de Van Zijstweg leidend zal zijn voor de ontwikkeling van het Beurskwartier. Rabobank maakt zich niettemin zorgen over de belasting van de Van Zijstweg dientengevolge.

Reactie
De verkeersafwikkeling bij dit ontwerp is gesimuleerd met een verkeersmodel op basis van VRU 3.3 variant 2030. Hierin zijn de meest recente keuzes voor alle ontwikkelingen aan de westzijde van het Stationsgebied verwerkt. De ontwikkeling Beurskwartier is hier onderdeel van.

9. Aanleg van het plan

Rabobank maakt zich zorgen over de overlast die de aanleg van het Plan zal veroorzaken en de bereikbaarheid van haar locatie gedurende de uitvoering. De Van Zijstweg is de hoofdverkeersader in dit gebied. Dit vergt in de tijdelijke situatie waarin de werkzaamheden uitgevoerd worden een zeer nauwe afstemming met de stakeholders in het gebied en het creëren van alternatieve routes.

Reactie

Vanzelfsprekend blijft het gebied ook tijdens de uitvoering van het project bereikbaar. Enige hinder tijdens de aanleg is er inderdaad altijd. De gemeente probeert de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. De wijze van uitvoering van de bouwwerkzaamheden wordt met stakeholders en omwonenden afgestemd. Eén van de criteria waarop de inschrijvingen in de aanbestedingsprocedure wordt beoordeeld, is de manier waarop de aannemer omgaat met bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tot de omgeving.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor de volledigheid is de rapportage" Doorstroming Van Zijstweg VO Capaciteitstool VRU 3.3 doorkijk 2030" (RHDHV januari 2018) aan de bijlagen van de toelichting toegevoegd.

Zienswijze 4

1. Zelfstandige ontsluiting villa Jongerius

Met het voorliggende ontwerp Busbaan Dichterswijk komt deze toegang te vervallen. Voor 28 parkeerplaatsen en het dagelijks laden en lossen betekent dit dat BPD Ontwikkeling in haar stedenbouwkundige plan een gemotoriseerd verkeerroute ten behoeve van de - buiten ons plangebied gelegen - Villa moet introduceren, waar heden een langzaam verkeerroute (fiets- en wandelroute) is gepland. Hiermee wordt ernstig afbreuk gedaan aan de kwaliteit en de opzet van een autoluwe wijk. Wij verzoeken daarom om een aanpassing in het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk, zodanig dat Villa Jongerius zelfstandig ontsloten wordt. Daarvoor zijn ons inziens twee mogelijkheden; hetzij via de Doctor M.A. Tellegenlaan dan wel via de Kanaalweg.

Reactie

Hoewel het bestemmingsplan de afslag juridisch planologisch niet onmogelijk maakt, voorziet het VO in een nieuwe inrichting van de kruising Dr M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg waarbij de Kanaalweg wordt afgesloten voor autoverkeer (behoudens incidenteel gebruik voor regulier autoverkeer). Dit maakt deze kruising verkeersveiliger en is levert een positief effect op de doorstroming van het verkeer op de Dr. M.A. Tellegenlaan.

Rondom de Busbaan Dichterswijk zijn meerdere toekomstige ontwikkelingen. Het Voorlopig Ontwerp sluit hier op aan, met dien verstande dat nog niet alle ontwikkelingen in de planvorming een definitief karakter hebben. Een wijziging aan het ontwerp busbaan Dichterswijk - op basis van een concreet voorstel vanuit een omliggende ontwikkeling - zal overgenomen worden indien dit past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde IPvE/FO en de daaraan verbonden voorbereidings- en uitvoeringskosten voor rekening komen van de ontwikkeling.

Eén van de ontwikkelingen is de ontwikkeling van het Defensieterrein. Het kader voor deze ontwikkeling is vastgelegd in het door de Raad vastgestelde SPvE (7 juli 2016). In dit SPvE staat dat het parkeerterrein van het Jongeriuscomplex binnen het eigen plangebied moet worden ontsloten, en dat de entree naar het plangebied ter hoogte van de Overste den Oudenlaan is gelegen.

Op basis van dit SPvE werkt u nu een Stedenbouwkundig Plan uit (SP). Als onderdeel van dit SP denkt u na over een ander concept voor de ontsluiting van het parkeerterrein van de Villa. Dit SP is nog in ontwikkeling. Pas op basis van een definitief SP (en alle afwegingen t.a.v. de ontsluiting die daarbij horen) kan de gemeente een beoordeling doen en een definitieve afweging maken van de

door u gewenste wijziging op het SPvE Defensieterrein én het IPvE Busbaan Dichterswijk. Wij kunnen daar nu niet op vooruit lopen, door dit reeds in het VO op te nemen. Het is aan indiener om op dat moment een goed ontwerp uit te werken dat past binnen alle eisen uit het door de raad vastgestelde IPvE/FO Busbaan Dichterswijk.

2. Bestemmingsplan

Naar onze interpretatie van het ontwerp bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, past ons verzoek tot aanpassing van het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk binnen het voorliggende ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk. Omdat de bestemming 'verkeer' dit toestaat. Wij verzoeken u dan ook om tot het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk over te gaan om de zelfstandige ontsluiting voor Villa Jongerius mogelijk te maken, via de Kanaalweg of de Doctor M.A. Tellegenlaan.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt een afslag juridisch planologisch niet onmogelijk, gebruik van deze kruising voor regulier autoverkeer is echter niet wenselijk.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

1. Handhaven 30km/u

Indiener heeft een aantal andere suggesties om de rijsnelheid omlaag te brengen:

- zorg dat de verhogingen bij de kruisingen ook daadwerkelijk 30 km/u afdwingen

- lichtborden die de werkelijk gereden snelheid aan de bestuurder tonen, ook de bussen

- snelheidscamera's

- variatie in wegbedekkingsmaterialen

Voorgesteld wordt om een jaar na ingebruikname van de weg de situatie te evalueren en dat, wanneer blijkt dat er toch structureel harder dan 30km wordt gereden / zich onveilige situaties voordoen, aanvullende maatregelen worden getroffen.

Reactie

Binnen het bestemmingsplan zijn deze maatregelen mogelijk als blijkt dat ze nodig of wenselijk zijn. Het bestemmingsplan zelf regelt deze aspecten niet, omdat het uitvoeringsaspecten betreft.

In het VO zijn de snelheidsremmende maatregelen toegelicht. De busbaan en de rijweg voor autoverkeer zijn zodanig ontworpen dat hier een snelheidsremmend effect vanuit gaat. De busbaan ligt iets verhoogd ten opzichte van de autorijbanen. Op de kruisingen (oversteken met fietsers en/of voetgangers) wordt de autorijbaan verhoogd (kruispuntplateaus) naar hetzelfde niveau als de busbaan. Naast een snelheidsremmend effect wordt hierdoor de automobilist geattendeerd op de oversteek en op andere weggebruikers. Ook de toevoeging van een bomenlaan met een minimale wegbreedte werkt visueel versmallend en hierdoor snelheidsremmend.

Er is vooralsnog geen aanleiding om extra maatregelen toe te voegen. Het is natuurlijk nooit uitgesloten dat hier harder dan 30 kilometer wordt gereden tussen de drempels en plateau's, wat op zich niet tot een groot knelpunt hoeft te leiden omdat hier geen kruisende (oversteek)bewegingen plaatsvinden. Omdat de tussendelen waar dit zou kunnen relatief kort zijn, is onze inschatting dat dit nauwelijks zal voorkomen. Daarbij is inderdaad de intentie dat de instellingen van de VRI's (verkeersregelinstallaties) voor de bus en de auto's worden ingesteld op een snelheid van 30 km/uur voor een groene golf, zodat harder rijden niet loont.

Als na in gebruikname en evaluatie toch blijkt dat er onveilige situaties optreden kan aanvullend worden gekeken naar maatregelen als snelheidsdisplays en lichtborden.

2. Inkorten rechtsaffer naar de Veilinghavenkade

Het comité heeft steeds ingezet voor behoud van de groenstrook aan weerszijden van de Hovenierswoning. De toekomstige verbreding van de Van Zijstweg en de rechtsaffer naar de Veilinghavenkade perken het huidige grasveld fors in; mogelijk ook breidt de tuin van de Hovenierswoning in de toekomst iets uit in oostelijke richting. Indiener dringt er daarom op aan om de rechtsaffer richting Veilinghavenkade niet langer te maken dan strict nodig. In het plan is deze ca. 35 m lang, goed voor 7 auto's. Naar waarneming van de indiener zijn dit er in de spits hooguit 2 a 3 tegelijk. De rechtsaffer zou dus zeker de helft korter kunnen en misschien nog meer dan dat.

Daarnaast legt het comité we de suggestie neer om de smalle bomenberm t.h.v. de hovenierswoning door te trekken tot aan de Veilinghavenkade. De afweging smallere berm (2,3 i.p.v. 3 m) t.g.v. een buurt-evenementenveld vinden wij gerechtvaardigd.

Reactie

In de afweging van de lengte van de rechtsaffer staat een goede bereikbaarheid van de wijk en goede doorstroming op de Van Zijstweg nu en in de toekomst voorop. Daarnaast moet deze rechtsaffer ook op een verkeersveilige manier worden ingepast, dat wil zeggen dat er voldoende opstelruimte is voor de afslaande auto. Het simulatiemodel laat zien dat in de ochtend en avondspits vaak niet meer dan 4 auto's staan opgesteld. Dit betekent echter nog niet meteen dat de rechtsaffer met diezelfde lengte ingekort is. Dit hangt namelijk ook af van een vloeiende inpassing van zowel rijbaan, berm en fietspad. Naar aanleiding van de reactie van indiener is de rechtsaffer in het ontwerp (VO) iets ingekort. Het bestemmingsplan maakt deze aanpassing mogelijk.

Ten aanzien van de breedte van de bomenrij maakt de gemeente een andere afweging. De bermen zijn een natuurlijke barrière tussen de auto en fietser en dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit en het verbeteren van de ecologische en stedelijke klimatologische vitaliteit van de Dichterswijk. Er geldt een minimale breedte van de bermen die voor bomen nog redelijke groeiomstandigheden biedt. Alleen waar het profiel écht te weinig ruimte heeft (ter hoogte van de trafo en hovenierswoning) wijken we hier van af. Daarnaast is op deze plek voldoende ruimte nodig voor de afslaande auto om zicht op te stellen alvorens het fietspad over te steken. Indien de berm smaller wordt, wordt ook de opstelruimte kleiner. Dat is niet wenselijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

3. Doorstroming

Opgemerkt wordt dat de Overste den Oudenlaan in de praktijk zeer goed doorstroomt richting het westen, dus de rechtsaffer aan het eind van de Tellegenlaan kan in de praktijk sterk bijdragen aan

het leeglopen van dat kruispunt in de avondspits. Daarom de suggestie om al aan het begin van de voorsorteerstroken duidelijk de richting A2 - Den Haag - Amsterdam aan te geven.

Reactie

Het betreft hier een uitvoeringsaspect dat geen regeling vindt in het bestemmingsplan.

Opgemerkt wordt dat in het bebordingsplan bij het Voorlopig Ontwerp de suggestie is verwerkt. Het eerste bord staat iets voor het punt waarbij de automobilist de mogelijkheid krijgt een voorsorteervak te kiezen, zodat de automobilist voldoende tijd heeft zich hierop te anticiperen. Ook de VRI instellingen worden zo ingesteld dat het autoverkeer wordt verleid deze richting te kiezen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

1. Aandachtspunten

De vereniging heeft kennisgenomen van het VO en het Bestemmingsplan voor de Busbaan Dichterswijk en daarbij vastgesteld dat het VO en het Bestemmingsplan wat de indiener betreft geen wijziging behoeven. Wel bevat het VO met het oog op de roeibelangen een aantal aandachtspunten. Het verzoek is om deze mogelijk te verwerken in de contractstukken voor de aanbesteding.

De aandachtspunten richten zich op de onderdoorgang voor fietsers, ligging van woonarken en de bouwperiode.

Reactie

Wij nemen kennis van deze positieve zienswijze. De aandachtspunten betreffen uitvoeringaspecten van het bestemmingsplan waar de gemeente graag met de verenigingen over in gesprek blijft. De gemeente zal in nauw overleg met u kijken of en zo ja hoe wij uw wensen kunnen meenemen in de eisen voor de aannemer.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Bijlage 1: (geanonimiseerde) zienswijzen

Eneco
Warmteproductie
Utrecht B.V.

Keulsekade 181
3534 AC Utrecht

Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Team
Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen PLC d.d.
01 FEB 2018

Datum: 30 januari 2018
Uw klantnummer: -
Kopie aan: -
Bijlage: -
Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

Behandeld door: [redacted]
Doorkiesnummer: [redacted]
E-mail: [redacted]
Ons kenmerk: HWCKE/20180130/RDU

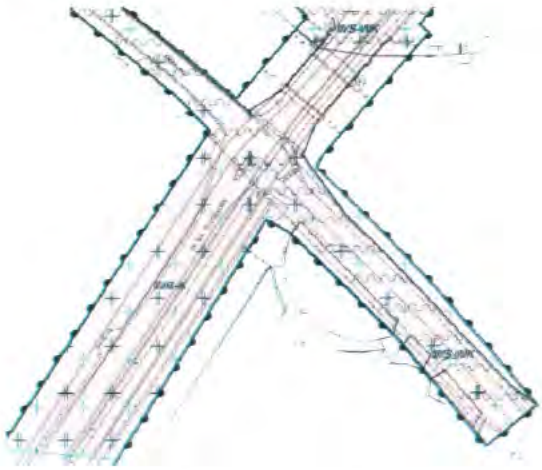
Geachte Ontvanger,

Bij deze ontvangt u onze reactie op het ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Ons knelpunt is ook ingebracht tijdens de inloopavond van 11 januari jl.

Bereikbaarheid hulpwarmtecentrale Kanaleneiland
Aan de Kanaalweg ligt een locatie van Eneco waarop een hulpwarmtecentrale en een warmteoverdrachtstation aanwezig zijn. De locatie is blauw omlijnd weergegeven in onderstaande figuur.

De locatie is op dit moment bereikbaar vanaf de noordzijde via de afslag Dr. M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg (ter hoogte van Villa Jongerius). Vanaf de zuidzijde is de locatie op dit moment bereikbaar via de Overste Den

Oudenlaan/Koningin Wilhelminalaan/Kanaalweg. In het vastgestelde bestemmingsplan 'Kanaalweg 59, Transwijk' is een insteekhaven voorzien met daarover een brug. Conform opgave van de gemeente wordt de brug uitgevoerd in verkeersklasse 30. Dit is de klasse voor auto's en licht vrachtverkeer. De vervoersbewegingen van en naar de locatie in het kader van brandstoflevering en bij onderhoudswerkzaamheden vallen onder klasse 45 (vrachtverkeer) of klasse 60 (zwaar verkeer). Na de aanleg van de brug is de locatie via de zuidzijde niet meer bereikbaar voor vrachtverkeer of zwaar verkeer. De enige overblijvende ontsluiting is de noordzijde via de afslag Dr. M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg. Uit het ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk blijkt dat deze afslag gereconstrueerd wordt. De betreffende afslag uit het ontwerpbestemmingsplan is weergegeven in onderstaande figuur.



Het beoogde voorlopig ontwerp lijkt geen ruimte meer te bieden voor het gebruik van de afslag voor de ontsluiting van de locatie van Eneco. In het ontwerpbestemmingsplan wordt het volgende aangegeven:

- *In het ontwerp op maaiveld wordt rekening gehouden met incidenteel gebruik van de Kanaalweg als ontsluiting van het Jongeriuscomplex.*
- *In de nieuwe situatie kunnen auto's vanaf de Dr. M.A. Tellegenlaan niet meer afslaan naar de Kanaalweg.*
- *In de geplande toekomstige situatie is de Kanaalweg alleen toegankelijk voor fietsverkeer en nood- en hulpdiensten.*
- *De Kanaalweg wordt voor autoverkeer afgesloten, enerzijds omdat een extra beweging van zwaar verkeer op het kruispunt uit het oogpunt van veiligheid voor de fietsers niet gewenst is en uit het oogpunt van afwikkeling niet noodzakelijk.*

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat de ontsluiting van de hulpwarmtecentrale en het warmteoverdrachtstation via de afslag Dr. M.A. Tellegenlaan/Kanaalweg komt te vervallen. Hierdoor is de

locatie van Eneco in de toekomstige situatie niet meer bereikbaar voor vrachtverkeer of zwaar verkeer. Dit is in de ogen van Eneco onwenselijk.

Wij verzoeken de gemeente het ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk op zodanige wijze aan te passen dat de locatie van Eneco toegankelijk blijft voor vrachtverkeer (klasse 45) en zwaar verkeer (klasse 60).

Ik vertrouw erop u voldoende geïnformeerd te hebben. Voor vragen kunt u contact opnemen met [redacted]

[redacted]

Met vriendelijke groet

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
30 JAN 2018

ZIENSWIJZE

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 28 januari 2018
Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

Geachte heer/mevrouw,

Door de gemeente Utrecht is december 2017 een ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp opgesteld voor de Busbaan Dichterswijk. De gemeente heeft belanghebbenden uitgenodigd om een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het concept Voorlopig Ontwerp in te dienen. Graag maak ik hiervan gebruik als buurtbewoner.

Kader

Het concept-ontwerp maakt onderdeel uit van een gebied dat wordt aangemerkt als onderdeel van de (toekomstige) binnenstad door de gemeente Utrecht. Deze uitbreiding van de binnenstad aan de westzijde van het Centraal Station van Utrecht omvat in ieder geval het (toekomstige) Beurskwartier en het Lombokplein maar wordt mogelijk zelfs omvangrijker. In maart 2015 is door de gemeente een toekomstvisie opgesteld voor het centrum van Utrecht met de titel: *A healthy Urban Boost* waarin verblijfskwaliteit en gezondheid een belangrijke rol spelen bij de uitwerking van het gebied. Volgens het concept-ontwerp moet het gebied zelfs een boegbeeld voor *healthy urban living* worden.

Het concept-ontwerp grenst aan historisch waardevolle objecten zoals de villa Jongerius, de voormalige hovenierswoning (Van Zijstweg 51) en de Veilinghaven. In de directe omgeving zijn nieuwe woonwijken (Beurskwartier, Kruisvaartkwartier, voormalig defensiecomplex Overste den Ouden) en kantoren voorzien. De wijk Parkhaven en het gebied rondom de Veilinghaven hebben inmiddels hun eigen kwaliteit en identiteit ontwikkelt door een menging van nieuwe en historische bebouwing. Kwaliteiten met een balans tussen woon- en verblijfskwaliteit. Kwaliteiten waard om te koesteren en te verbinden met de rest van de (nieuwe) stad en het stationsgebied in het bijzonder.

Verkeersveiligheid

De keuze voor een maximumsnelheid van 30 km/uur voor zowel (vracht)auto als bus op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan is een belangrijke stap in de richting van een leefbare en veilige Van Zijstweg / Doctor M.A. Tellegenlaan. De maximumsnelheid zal ongetwijfeld worden aangegeven door middel van verkeersborden. In de praktijk wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer echter vooral bepaald door het ontwerp van de weg. Zeker bij gebrek aan wetshandhaving, zoals steeds vaker het geval lijkt te zijn. Extra maatregelen in het ontwerp die de snelheid van het gemotoriseerd verkeer

op een natuurlijke wijze afremmen, zijn daarom cruciaal. De gemeente onderkent deze noodzaak onvoldoende door in het wegprofiel te kiezen voor een rechte weg, een brede groenstrook tussen rijbaan en fietspad van overwegend 2,5 meter, een rijbaanbreedte van 3 meter voor het autoverkeer en zelfs 3,5 meter voor het busverkeer en de taxi's.

Verkeersborden voor een maximumsnelheid van 30 km/uur scheppen bepaalde verwachtingen bij alle verkeersdeelnemers. Door in de praktijk eenvoudig een hogere snelheid mogelijk te maken voor gemotoriseerde voertuigen, worden de andere verkeersdeelnemers op het verkeerde been gezet. Hoe groter het verschil tussen de verwachting en de praktijk, hoe groter het risico op schade. Voor het autoverkeer zijn er in het concept-ontwerp verkeersdrempels voorzien en afbuigingen bij de oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Voor de bussen zijn deze maatregelen niet genomen. De bussen, evenals de taxi's die gebruik mogen maken van de busbaan, kunnen ongehinderd rechtdoor rijden. Dit leidt in de praktijk ook nog tot snelheidsverschillen tussen het autoverkeer en het verkeer op de busbaan wat extra gevaar oplevert voor de overstekende fietsers en voetgangers. Met name taxi's zijn notoire hardrijders wanneer zij, ongehinderd door ander gemotoriseerd verkeer, op de busbaan rijden.

=> Zorg voor de beoogde (lage) maximum snelheden van gemotoriseerd verkeer en zorg wat betreft verkeerssnelheden voor een klein verschil tussen de verwachtingen van de verkeersdeelnemers en de werkelijke situatie op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan door de toepassing van ontwerp-principes die dit op natuurlijke wijze 'afdwingen' bij de verkeersdeelnemers. De gewenste situatie op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan is dan niet uitsluitend afhankelijk van wetshandhaving.

Er zijn zeer grote verschillen in de verkeersaantallen op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan. De grootste verkeersaantallen zijn in de spitsuren. Op dergelijke momenten zal de grote hoeveelheid auto-verkeer tot een gestage maar langzaam rijdende en overzichtelijke stroom motorvoertuigen leiden. Buiten de spitsuren kan het juist extreem rustig zijn op de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan. Slechts een beperkt aantal motorvoertuigen maken er dan gebruik van. Die enkele motorvoertuigen hebben daardoor wel de neiging om harder te gaan rijden. Gewoon omdat het kan, zoals ik zelf heb moeten constateren. Juist dan ontstaan er gevaarlijke situaties.

=> Het ontwerp van de Van Zijstweg en Doctor M.A. Tellegenlaan dient ook veilig te zijn buiten de spitsuren op de rustigere momenten van de dag. Kies voor meer snelheid beperkende maatregelen voor het gemotoriseerde verkeer in het wegontwerp zoals nog iets smallere rijbanen, meer variatie in het karakter van de weg(bestrating) c.q. de directe omgeving en een (lichte) kromming in de Van Zijstweg ter hoogte van de Groenmarktstraat, ook voor de HOV-baan.[1]

Het fietspad aan de noordzijde ter plaatse van het transformatorstation versmalt van 3,5 naar 2,2 meter. Elkaar tegemoetkomende fietsers kunnen elkaar daar uitsluitend passeren door achter elkaar te fietsen.

---

1. Een lichte kromming van de Van Zijstweg ter hoogte van de Groenmarktstraat brengt ook iets terug van de historie. De Van Zijstweg liep oorspronkelijk ook in een bocht om de Veilinghaven en de Veemarkthaven.

Fietsers die naast elkaar fietsen, wat veelvuldig het geval is, zullen hier bijna onvermijdelijk botsen met tegemoetkomende fietsers, zelfs als die wel (al) achter elkaar fietsen. Doordat het transformatorstation het zicht blokkeert op tegemoetkomende fietsers ontstaat hier een zeer gevaarlijk punt voor fietsers. Ook omdat de afstand tussen het fietspad en de autorijbaan slechts 0,5 meter bedraagt. De lengte van het smallere fietspad bedraagt ongeveer 40 meter. De (gemiddelde) snelheid van fietsers bedraagt 17-18 km/uur (5 m/s). De (gemiddelde) tijd die elkaar naderende fietsers hebben voor een corrigerende actie (achter elkaar gaan fietsen) bedraagt dan 40 m / 2 / 5 m/s = 4 seconden. Dat geldt alleen in het geval dat ze én elkaar al hebben gezien vóórdat ze het smallere stuk oprijden én dat dan al ze beseffen dat het fysiek onmogelijk is om naast elkaar fietsend de tegenligger(s) te passeren op het smallere deel. In de praktijk duurt het enige tijd voordat fietsers beseffen dat het onmogelijk is om naast elkaar fietsend de tegenligger(s) te passeren. En vervolgens duurt het nog enige tijd om onderling (onbewust) af te stemmen wie van beiden inhoudt en/of versnelt om de gevaarlijke situatie op te lossen. De factor 2 komt doordat elkaar naderende fietsers allebei de helft van de beschikbare 40 meter tot hun beschikking hebben voor een corrigerende actie voordat ze elkaar treffen. In het geval één of meer elektrische fietsen of snorfietsen (tot 25 km/uur) zijn betrokken, is de situatie nog gevaarlijker.

=> Zorg voor een constant dwarsprofiel van het fietspad (aan beide zijden). Liever een constant dwarsprofiel van het fietspad dan een constante breedte van de groenstrook tussen het fietspad en de rijbanen voor het gemotoriseerde verkeer. Beweeg ook de autorijbanen enigszins mee met de belemmering van het transformatorstation. Daardoor maken de autorijbanen, net als de fietspaden, ook een (lichte) slingering die ruimte geeft aan het fietspad en bovendien helpt om de maximum snelheid van 30 km/uur op natuurlijke wijze te handhaven.

***Shared space* en fietsonderdoorgang**

Fietsers langs het kanaal die *geen* gebruik (willen) maken van de fietstunnel, hebben de mogelijkheid om de Van Zijstweg/Doctor M. A. Tellegenlaan gelijkvloers te passeren. Daartoe dienen zij onder meer gebruik te maken van een gedeelde openbare ruimte of zogeheten *share space* ter hoogte van de Villa Jongerius. Deze *shared space* delen zij met voetgangers. Dit kan leiden tot onduidelijkheid en daarmee tot irritatie tussen voetgangers en fietsers onderling. De *shared space* gaat over in een (gelijkvloerse) kruising. Dit kan met name verwarrend zijn voor het kruisende fietsverkeer op de Van Zijstweg/Doctor M. A. Tellegenlaan die niet direct een kruisend fietspad zullen herkennen in de *shared space*.

=> Zorg voor (visuele) aanwijzingen in de *shared space* die gebruikers bewust maken van het feit dat ze de ruimte met elkaar (moeten) delen en die duidelijk maken welke delen primair zijn bedoeld voor voetgangers en welke voor fietsers. Zorg voor een veilige nadering van de Van Zijstweg/Doctor M. A. Tellegenlaan voor met name fietsers. Voorkom verder dat de *shared space* een hangplek wordt die tot overlast leidt voor de Villa Jongerius en omwonenden.

Een tunnel is een sociaal onveilig object voor fietsers en voetgangers.

=> Zorg voor ruime en lange zichtlijnen die activiteiten in de tunnel zichtbaar maken, zowel voor gebruikers van de tunnel als voor passanten (die in geval van waargenomen problemen hulpdiensten kunnen waarschuwen). Breng zoveel als mogelijk daglicht in de tunnel.

Wegprofiel en groen

Het concept-ontwerp laat wegprofielen zien met aan weerszijde van de autorijbanen een berm van 2,5-2,8 meter met bomen. Hiervoor is gekozen om een aaneengesloten asfaltvlakte te voorkomen. Een brede berm heeft minder het karakter van een stadsstraat en leidt tot versnippering van het weinige groen in het gebied. Bovendien wordt door de brede berm het fietspad noodgedwongen versmalt tot 3,5 meter (om de hovenierswoning te behouden). Gezien het belang van de Van Zijstweg / Doctor M.A. Tellegenlaan voor het Utrechts fietsnetwerk en de toekomstvisie van de gemeente Utrecht op mobiliteit, zou een breedte van 4 meter minimaal zijn voor de fietspaden daar. In ieder geval voor het fietspad aan de zuidzijde (dat nu al bijna 4 meter breed is op de Nelson Mandelabrug).

=> Plaats tussen de autorijbanen en het fietspad daar waar nodig of wenselijk een smallere berm met een haag in plaats van bomen. Een iets smallere berm van 1,5-2 meter met hagen heeft de volgende voordelen:

- De gevreesde asfaltvlakte wordt nog steeds vermeden (door onderbreking met een haag van 0,8-1 meter hoog die het resterende asfalt ook meer uit het zicht houdt).
- Het wegontwerp krijgt meer het karakter van een stadsstraat. Een brede(re) berm heeft meer het karakter van 50 km/uur weg.
- De fietspaden aan weerszijden kunnen worden verbreed tot minimaal 4 meter en bij voorkeur 4,5 meter (met behoud van de hovenierswoning).
- De versnippering van het groen vermindert.
- Meer natuurlijke snelheid remming. De haag komt dichter op de rijbaan dan de stammen van de nu geplande bomen.

De bomen die ook een ecologische waarde vertegenwoordigen, kunnen hier en daar ook aan de 'buitenzijde' van de fietspaden worden opgenomen.

=> Alleen ter hoogte van de hovenierswoning heeft de HOV-baan (noodgedwongen) een breedte van 6,6 meter. Pas deze breedte toe voor de gehele HOV-baan vanaf de Nelson Mandelabrug tot aan de Croeselaan.

Luchtkwaliteit

Utrecht zal alle zeilen moeten bijzetten om de luchtkwaliteit in de stad binnen de Europese normen te houden. De luchtkwaliteit van de gemeente Utrecht staat al jaren onder grote druk. De belangrijkste oorzaak daarvan is het omliggende snelwegennet dat een hoge achtergrondbelasting van fijnstof geeft. Langs de oost- en zuidzijde van Utrecht is een uitbreiding van de A27/A12 voorzien waardoor de belasting van fijnstof verder zal toenemen in de stad Utrecht. Tel daarbij de doorwerking van de gevolgen van de dieselfraude in de luchtkwaliteit-modellen voor fijnstof en het gebrek aan Europese daadkracht om deze dieselfraude serieus aan te pakken.[2] Wanneer deze ontwikkelingen als gegeven moeten worden beschouwd, dan is de vraag of toename van gemotoriseerd verkeer in het centrum van

2 *'Wanbestuur' van EU in dieselgate*, NRC (voorpagina), 19 december 2016

Utrecht *überhaupt* mogelijk is binnen de Europese normen voor fijnstof. Recent is bovendien gebleken uit Amerikaans onderzoek dat de gevolgen van fijnstof ook op korte termijn schadelijk zijn.[3]

De hoeveelheid autoverkeer dat via de Van Zijstweg moet worden afgehandeld, is in het ontwerp steeds als een gegeven beschouwd op basis van de verkeersmodellen. Vanwege de ontwikkelingen van en de zorgen over de luchtkwaliteit in Utrecht, zou je verwachten dat het autoverkeer naar het stationsgebied (verder) wordt ontmoedigd.

=> Neem maatregelen om het vervuilend autoverkeer naar het stationsgebied te beperken.

=> Stad uit vanaf de Doctor M.A. Tellegenlaan linksaf is de minst gewenste route voor autoverkeer omdat er dan relatief veel kruispunten tot aan de A12 moeten worden gepasseerd. Stad uit vanaf de Doctor M.A. Tellegenlaan rechtsaf is een betere optie voor het verkeer richting zowel het zuiden, het westen als het noorden (via de A2/A12). Geef dit daarom al aan met verkeersborden op de Doctor M.A. Tellegenlaan.

Wijkverkeer via Veilinghavenkade en groenstrook Hovenierswoning

Het verkeer vanaf de Van Zijstweg naar de Veilinghavenkade krijgt de beschikking over een rechtsaf-er van ruim 60 meter lang, deze lengte is vanaf de eerste verbreding tot aan de stopstreep. De rechtsaf-er biedt een opstelruimte voor ongeveer 7 tot 8 personenauto's. In de huidige praktijk is het autoverkeer de wijk in via de Veilinghavenkade beperkt tot 1-3 personenauto's tegelijk. De rechtsaf-er is bovendien zo vormgegeven dat het autoverkeer pas snelheid hoeft te minderen op de rechtsaf-er zelf en niet al daarvoor. Een dergelijke vormgeving van de rechtsaf-er draagt niet bij aan de handhaving van de maximum snelheid en gaat ten koste van de groenstrook ten oosten van de hovenierswoning die wordt ingezet bij evenementen rondom de Veilinghaven.

=> Zorg in het belang van een 'ruime' en bruikbare groenstrook ten oosten van de hovenierswoning voor een kortere rechtsaf-er naar de Veilinghavenkade voor maximaal 3 personenauto's waarvan het ontwerp bovendien dwingt tot een lagere aankomstsnelheid al op de Van Zijstweg zelf.

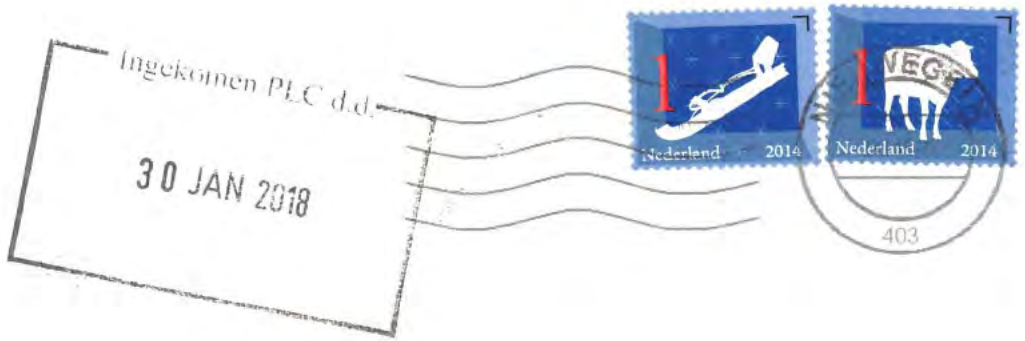
Ik zie met belangstelling de reactie van de gemeente Utrecht op mijn zienswijze tegemoet.

Hoogachtend,

[redacted]

---

3 *Fijnstof is al dodelijk na een dag - Niet alleen sterfte op lange termijn, maar ook sterfte de volgende dag: dat is een nieuw ontdekt effect van fijnstof. En er is geen veilige marge*, NRC, 26 december 2017.



De Gemeenteraad van Utrecht
ontwikkelingsorganisatie Ruimte,
Team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

N12vv #821XOX#OO#OOOOO#

Rabobank
COO Operations NL

Ingekomen PLC d.d.
02 FEB 2018

Rabobank

Postadres *Postbus 17100, 3500 HG Utrecht*

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte,
Team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Bezoekadres *Croeselaan 18*
3521 CB Utrecht
Telefoon +[redacted]
E-mail [redacted]
Bankrekening *NL75 RABO 0300 0580 20*
Website *www.rabobank.nl*

Onze referentie WJEK/
Doorkiesnummer +31 30 21 67289
Datum 31 januari 2018

Onderwerp Zienswijze ontwerp en bestemmingsplan busbaan Dichterswijk

Geachte Raadsleden,

Ondergetekende, de Coöperatieve Rabobank U.A. (hierna te noemen Rabobank), statutair gevestigd te Amsterdam, kantoorhoudende aan de Croeselaan 18 te Utrecht, bericht u naar aanleiding van het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk en het Ontwerp Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, vóór 3 februari 2018 en derhalve tijdig, als volgt.

Door middel van publicatie hebben Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht bekend gemaakt dat met ingang van 22 december 2017 tot en met 2 februari 2018 het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk en het Ontwerp Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk (hierna gezamenlijk te noemen "het Plan"), voor een ieder ter inzage liggen. Daarbij is aangegeven dat een ieder in de gelegenheid wordt gesteld, om naar aanleiding van het Plan, gedurende de termijn van terinzagelegging, bij uw raad een zienswijze in te dienen.

Ondergetekende kan zich met het plan niet verenigen en wenst derhalve van de gelegenheid gebruik te maken een zienswijze in te dienen. Ondergetekende zal de gronden van haar zienswijzen onderstaand uiteenzetten.

In het plan wordt aangegeven dat een goede doorstroming van het autoverkeer belangrijk is omdat de komende jaren steeds meer voorzieningen aan de westzijde van het stationsgebied gerealiseerd worden. De goede bereikbaarheid van de westkant van het stationsgebied zou met dit plan worden bereikt. Ondergetekende is van mening dat de goede bereikbaarheid van haar locatie aan de Croeselaan te Utrecht met dit Plan niet wordt bereikt. Onderstaand treft u puntsgewijs de bevindingen aan.

<u>Begrenzing Plangebied</u>
De begrenzing van het plangebied in het Ontwerp Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk wijkt af van het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Onduidelijk is waarom de kruising

Dr. M.A. Telleggenlaan met de Overste den Oudenlaan binnen een ander bestemmingsplan wordt aangelegd nu het wel in dit ontwerp is meegenomen. Dit is verwarrend en zou van invloed kunnen zijn op het ontwerp en het tijdstip van uitvoering/aanleg van deze kruising. Rabobank vraagt de gemeente te borgen dat de kruising qua uitvoering onderdeel uit blijft maken van het Plan.

Afspraken Rabobank-gemeente

Als voorwaarde voor de aanleg van de busbaan(Valeriusbaan) over de locatie van Rabobank zijn de gemeente Utrecht en de Rabobank een opstalrecht overeengekomen waarbij in de overeenkomst en vervolgens in de opstalakte de volgende afspraak is opgenomen "*als uitgangspunt voor de herinrichting van de route Van Zijstweg-Tellegenlaan-Anne Frankplein geldt een HOV-baan met voor autoverkeer een weg met een verwerkingscapaciteit van een 2x2 profiel of een alternatief, zodanig dat de verwerkingscapaciteit van de wegen aantoonbaar een goede bereikbaarheid van het kantoor van de Rabobank waarborgt*".
Nu met het voorliggende Plan een goede bereikbaarheid in onze ogen niet wordt geborgd, komt de gemeente de destijds gemaakte afspraken niet na.

Het ontwerp van de busbaan Dichterswijk is in opdracht van Rabobank getoetst door bureau Goudappel Coffeng, adviseurs mobiliteit. De bevindingen van dit bureau zijn op 16 januari 2017 neergelegd in een door Rabobank ingediende zienswijze op het Concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Op basis van die zienswijze heeft de gemeente het Plan enigszins aangepast. De conclusie van Goudappel na die aanpassing luidt dat er geen structurele wijzigingen zijn ten opzichte van het eerdere ontwerp. Vastgehouden is aan de middenligging, hoewel de zuidligging voor de autobereikbaarheid beter is. Doordat de afstelling van de verkeerslichten wat geoptimaliseerd is, is de bereikbaarheid van de Rabobank wel wat verbeterd ten opzichte van de eerdere situatie. Echter op het kruispunt Van Zijstweg-Croeselaan is de doorstroming onvoldoende (daar komt een lange wachtrij voor het verkeerslicht te staan) en de robuustheid van het ontwerp is onzeker. Goudappel concludeert dat de verwachte doorstroming in ieder geval niet voldoet aan de gemaakte afspraken. Uit de gemaakte simulaties blijkt namelijk dat op dat kruispunt in de ochtendspits een lange wachtrij (700-800 meter) op de Van Zijstweg ontstaat. Om daar een voldoende afwikkeling te bereiken is een fysieke uitbreding van het kruispunt nodig. Rabobank verzoekt u dan ook dit kruispunt zodanig aan te passen dat er vanaf de Van Zijstweg twee stroken voor autoverkeer linksaf gaan.

Verkeerskundig wordt een cyclustijd tot 90 seconden als ideaal en een cyclustijd van 120 seconden doorgaans als maximaal beschouwd. Wij verzoeken de gemeente het ontwerp zodanig aan te passen dat de maximale cyclustijd op de kruispunten 120 seconden bedraagt en dit middels nieuwe simulaties aan te tonen. Bij overschrijding hiervan kan namelijk niet meer worden gesproken van een goede doorstroming/bereikbaarheid.

Evenementen Jaarbeurs

Evenementen in de Jaarbeurs hebben grote impact op de verkeersafwikkeling op de Van Zijstweg. Afgelopen week bleek dat wederom toen bij een drukke beurs in de spits een volledig

verkeersinfarct ontstond vanuit de parkeergarage van de Rabobank tot aan de kruising Van Tellegenlaan-Overste den Ouden laan. Niet alleen heel vervelend maar ook zeer gevaarlijk. Bij calamiteiten kan er niemand wegkomen en is Rabobank volledig onbereikbaar voor alle hulpdiensten.
Het effect van het samenvallen van een evenement met de spits is in het Plan niet gesimuleerd. Rabobank acht het noodzakelijk dat de gemeente deze simulatie nog uitvoert en het Plan waar nodig aanpast op basis van de resultaten.

Aantallen medewerkers hoofdkantoor Rabobank
Door centralisatie en optimaal uitnutten van kantoormeters bij Rabobank is het aantal FTE op het hoofdkantoor aan de Croeselaan het laatste jaar toegenomen van circa 5.500 naar circa 6.900. Hoewel de capaciteit van de parkeergarage (circa 1.400 plekken) leidend is voor de verkeersintensiteiten en niet het aantal FTE, is het spitsverkeer toegenomen. Met dit effect is geen rekening gehouden in het Plan.

Middenligging versus zuidligging
De gemeente heeft gekozen voor een middenligging van de busbaan vanwege "de ruimtelijke impact en uitstraling, die past bij de binnenstedelijke context". Ook geeft de gemeente aan dat "de middenligging op onderdelen verkeersveiliger is dan de zuidligging.". Op het onderdeel verkeer en doorstroming scoort de zuidligging echter duidelijk beter. Ook voor Rabobank staat veiligheid voorop maar niet helder is of de middenligging daadwerkelijk zoveel veiliger is, gezien de kruisende busbewegingen die dit meebrengt.
Onduidelijk is hoe de factoren, ruimtelijke inpassing, veiligheid en doorstroming, zijn gewogen. Als verkeersveiligheid niet van doorslaggevend belang is, zou dat betekenen dat ruimtelijke inpassing door de gemeente belangrijker wordt gevonden dan doorstroming. Vooralsnog heeft Rabobank een duidelijke voorkeur voor de zuidligging.

Expeditieverkeer Jaarbeurs
Door de gemeente is steeds aangegeven dat in het ontwerp is uitgegaan van een aparte expeditiebrug voor de Jaarbeurs. Hiermee wordt de Van Zijstweg ontlast. De realisatie van deze brug is voorwaarde voor doorstroming van het verkeer op de Van Zijstweg. Deze brug maakt geen onderdeel uit van het Plan. Rabobank zou geborgd willen zien dat deze brug gereed is voordat wordt aangevangen met de realisatie van het Plan.

Kruispunt Croeselaan
In het ontwerp hebben fietsers komend vanaf Croeselaan Zuid de mogelijkheid om door te rijden op de rijbaan en met het autoverkeer mee te rijden richting Jaarbeursplein. Rabobank acht dit een zeer onveilige en dus ongewenste situatie. Het zou betekenen dat op een zeer drukke kruising, fietsers op de rijbaan rijden tussen kruisende bussen en auto's. Ook werkt dit in de hand dat fietsers gezien de drukte ervoor kiezen over het voetpad en onder de plint van de Rabobank door te fietsen. Rabobank verzoekt u het Plan zodanig aan te passen dat voor fietsers een duidelijke, goede en veilige route wordt gecreëerd via het nieuw aan te leggen fietspad aan de westzijde van de Croeselaan.

In het ontwerp ontbreekt een linksaffer vanaf de Croeselaan Zuid richting Van Zijstweg. Dit betekent dat autoverkeer rechtdoor rijdt richting Jaarbeursplein en weer terug, hetgeen de Croeselaan extra gaat belasten. Rabobank acht dit onwenselijk.

Ontsluiting Beurskwartier
Het toekomstige Beurskwartier zal eveneens via de Van Zijstweg worden ontsloten. Hoeveel verkeer dat met zich meebrengt is nog niet duidelijk. De gemeente heeft aangegeven dat de capaciteit van de Van Zijstweg leidend zal zijn voor de ontwikkeling van het Beurskwartier. Rabobank maakt zich niettemin zorgen over de belasting van de Van Zijstweg dientengevolge.

Aanleg van het Plan
Rabobank maakt zich zorgen over de overlast die de aanleg van het Plan zal veroorzaken en de bereikbaarheid van haar locatie gedurende de uitvoering. De Van Zijstweg is de hoofdverkeersader in dit gebied. Dit vergt in de tijdelijke situatie waarin de werkzaamheden uitgevoerd worden een zeer nauwe afstemming met de stakeholders in het gebied en het creëren van alternatieve routes.

Conclusie
Rabobank is van mening dat met het Plan zoals dat nu ter inspraak voor ligt, niet wordt voldaan aan het waarborgen van een goede bereikbaarheid van het kantoor van de Rabobank. Daarnaast maakt Rabobank zich zorgen over de andere bovengenoemde punten.

Op grond van het voorgaande verzoekt Rabobank u haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en daar waar nodig het Plan aan te passen zodat tegemoet wordt gekomen aan de in deze zienswijze genoemde zorgpunten.

Tenslotte willen wij nog het volgende benadrukken.

Het feit dat wij het niet eens zijn met het voorliggende ontwerp van de Van Zijstweg wil niet zeggen dat wij niet bezig zijn met het terugdringen van mobiliteit en CO2 uitstoot. Het tegendeel is het geval. Ons mobiliteitsbeleid is hierop gericht en zal de komende tijd nog verder worden aangescherpt. Om u een beeld te schetsen van hetgeen wij hier nu reeds aan doen:

- Wij stimuleren het gebruik van OV, medewerkers met een woon-werkafstand van meer dan 6 kilometer (enkele reis) die gebruik maken van OV, krijgen dit volledig vergoed.
- Wij zetten pendelbusjes in vanaf de hoofdvestiging aan de Croeselaan naar de panden aan de Europalaan en Zeist om medewerkers te stimuleren met OV naar de hoofdvestiging te komen en van daaruit of de OV fiets of het pendelbusje te gebruiken.
- Wij hanteren een strikt parkeerbeleid voor de circa 7000 FTE die op de Croeselaan werkzaam zijn.
- Wij hebben een fietsregeling om de fiets als duurzaam vervoermiddel zoveel mogelijk te stimuleren.

- Wij stimuleren thuiswerken en hebben daarvoor diverse faciliteiten o.a. om te werken en te vergaderen op afstand.
- Wij hebben faciliteiten voor videoconferencing tussen de Rabo locaties.
- De leaseregeling is aangescherpt, stimuleert elektrische auto's, kent een gemaximeerde toegestane CO2 uitstoot en beloont het rijden met minder vervuilende auto's.
- Wij participeren in het Lean en Green keurmerk

In de nabije toekomst wordt dit aangevuld met:

- Verdere CO2 reductie realiseren om in de komende jaren te komen tot een nog duurzamer vervoersbeleid.
- Nog meer stimuleren gebruik OV
- Inzetten op elektrisch (goederen)vervoer
- Vernieuwen fietsregeling met toevoeging e-bike
- Onderzoeken carsharing concepten
- Inzetten op werken op meer en andere Rabolocaties om woon-werkverkeer terug te dringen.
- Terugdringen afval- en goederenstromen en daarmee goederenvervoer o.a. door bundeling met andere bedrijven in het Stationsgebied.

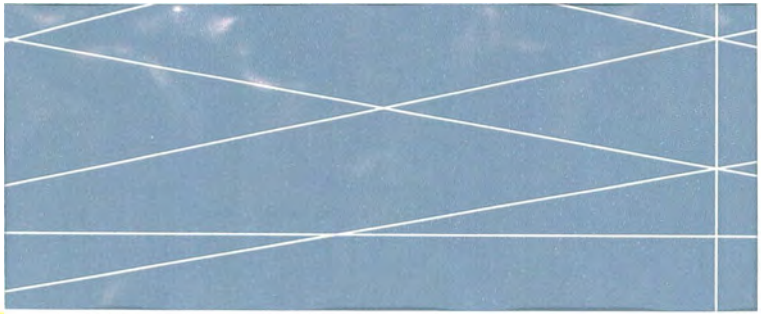
Ondanks deze verduurzaming van onze mobiliteit blijven wij ook de komende jaren een continue stroom van al dan niet elektrisch autoverkeer van medewerkers en bezoekers naar de Croeselaan houden. Dat is nu eenmaal inherent aan een hoofdvestiging als deze waar bijna 7000 FTE dagelijks werkt. Om die reden is het noodzakelijk om een goede ontsluitingsroute met een voldoende doorstroming te hebben. Zoals hierboven omschreven hebben wij daarover de nodige zorgen hetgeen ons dwingt om deze zienswijze in te dienen.

Hoogachtend,

[redacted]
Liaisonmanager
OPS FAC Leiding & Staf
[redacted]

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

Rabobank



Ingekomen PLC d.d.

02 FEB 2018

Post op rekening

R NL Aangetekend G-A-1

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl

3SRRC09070980

bpd

Ingekomen PLC d.d.

02 FEB 2018

BPD Ontwikkeling BV
Regio Noord-West
IJsbaanpad 1
1076 CV Amsterdam
Postbus 51262
1007 EG Amsterdam
+31 (0)20 304 99 99
ontwikkeling.noordwest@bpd.nl
www.bpd.nl
BTW NL800406187B01
KvK 08013158
IBAN NL14 RABO 0265 8667 15
BIC RABONL2U

Wij zijn verhuisd!

Facturen graag naar:
IJsbaanpad 1
1076 CV Amsterdam

Aan het College van Burgemeesters en Wethouders
van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Datum
31 januari 2018

Kenmerk
11443/PM/LJ

Behandeld door
[redacted]

Onderwerp
'Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk'

Telefoonnummer
[redacted]

E-mail
[redacted]

Geacht College,

Op vrijdag 22 december 2017 heeft het college het ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHOVBAANKANZNOORD-ON01.gml en het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk ter inzage gelegd. BPD Ontwikkeling BV heeft hiervan kennisgenomen.

Afgelopen periode is hiervoor met de projectleider van de gemeente Utrecht voor de busbaan en de projectleider van de ontwikkeling van ons plangebied, alsmede met de eigenaar van Villa Jongerius constructief overleg gevoerd. Er wordt gezocht naar oplossingen, met respect voor ieders belangen. Deze gesprekken lopen echter niet parallel met het publiekrechtelijke proces dat reeds in gang is gezet en daarom dienen wij bij deze onze zienswijze in.

BPD Ontwikkeling BV ontwikkelt een plan voor het naastgelegen gebied, aangeduid als het voormalige defensieterrein, omsloten door de Doctor M.A. Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan en de Kanaalweg. De nieuw te ontwikkelen wijk wordt een autoluwe wijk waarbij het bestemmingsverkeer beperkt op het maaiveld aanwezig zal zijn. Vanaf de entree worden de auto's vrijwel direct richting de parkeergarages geleid. Dit is één van de leidende principes om een kwalitatief hoogwaardige wijk te kunnen ontwikkelen.

Op de volgende punten zijn wij het niet eens met het ontwerp bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk en de uitwerking ervan in het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk:

1. Zelfstandige ontsluiting Villa Jongerius
   Naast het defensieterrein is de Villa Jongerius gelegen. Deze villa, met het congrescentrum en de daarbij behorende 28 parkeerplaatsen, is in de huidige situatie ontsloten via de Kanaalweg. Met het voorliggende ontwerp Busbaan Dichterswijk komt deze toegang te vervallen. Voor 28 parkeerplaatsen en het dagelijks laden en lossen betekent dit dat BPD Ontwikkeling in haar stedenbouwkundige plan een gemotoriseerd verkeerroute ten behoeve van de – buiten ons plangebied gelegen - Villa moet introduceren, waar heden een langzaam verkeerroute (fiets- en wandelroute) is gepland. Hiermee wordt ernstig afbreuk gedaan aan de kwaliteit en de opzet van een autoluwe wijk. Wij verzoeken daarom om een aanpassing in het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk, zodanig dat Villa Jongerius zelfstandig ontsloten wordt. Daarvoor zijn ons inziens twee mogelijkheden; hetzij via de Doctor M.A. Tellegenlaan dan wel via de Kanaalweg.

2. Bestemmingsplan
   Naar onze interpretatie van het ontwerp bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, past ons verzoek tot aanpassing van het voorlopig ontwerp Busbaan Dichterswijk binnen het voorliggende ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk. Omdat de bestemming 'verkeer' dit toestaat. Wij verzoeken u dan ook om tot het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk over te gaan om de zelfstandige ontsluiting voor Villa Jongerius mogelijk te maken, via de Kanaalweg of de Doctor M.A. Tellegenlaan.

Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.

Wij verzoeken u om onze zienswijze mee te nemen in het proces om van het ontwerp bestemmingsplan tot een bestemmingsplan te komen en van het voorlopig ontwerp tot een definitief ontwerp te komen.

Met vriendelijke groet,
BPD Ontwikkeling BV

[redacted]

bpd

Postbus 51262 | 1007 EG Amsterdam

1 FEB 2018

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl

ORDERBON

CENTRALE PLANNING

Tel: 075 - 631 09 01

Fax: 075 - 670 37 81

HPE *de groene koerier*

BEL GRATIS
0800 - 023 32 20

Ophaaladres: BPD ONTWIKKELING BV [redacted] IJSBAANPAD 1 1076 CV AMSTERDAM	Opdrachtgever: 11038 BPD ONTWIKKELING BV IJSBAANPAD 1 1076 CV AMSTERDAM
Bezorgadres: GEMEENTE UTRECHT Stadsplateau 1 3521AZ Utrecht	Datum:01-02-2018 / Ordernr. HPE :576.299 Jobnummer: / Chauffeur:
Opmerkingen:	Kijk voor meer info over onze diensten..... **www.hpe.nl**

Aantal colli:	Verpakking:	Gewicht:	Handtekening + **Naam** ontvanger:	Tijd:
1		0,00		

Op al onze offertes, overeenkomsten en/of werkzaamheden zijn van toepssing voor zover het betr[redacted] wegvervoer, de bepalingen van het CMR-verdrag" binnenlands vervoer, de Algemene Vervoerscondities (AVC 1983) en de Algemene Koeriersvoorwaarden, gedepo[redacted]tsrechtbank te Amsterdam,Arnhem, Breda en Rotterdan. Met betrekking tot bovengenoemde voorwaarden is steeds de laatst[redacted]

Gemeente Utrecht

1 FEB 2013

ONTVANGSTBEWIJS AFGIFTE DOCUMENT– BALIEPOST STADSKANTOOR

Korte beschrijving van het document:

1 Envelop

Datum van inleveren (stempel):

15.05 uur

1 FEB 2013

Naam afdeling voor adressering:

College B en W gemeente utrecht
Ontwikkelruimte omgevingsrecht.

Naam receptiemedewerker:

[redacted]

Handtekening medewerker voor ontvangst

[redacted]

Handtekening persoon voor het inleveren

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.

02 FEB 2018

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.

02 FEB 2018

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Team Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500CE Utrecht

Utrecht, 1 februari 2018

Onderwerp: zienswijze Ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

L.S,

Door de gemeente Utrecht is in december 2017 het ontwerpbestemmingsplan en het concept Voorlopig Ontwerp voor de Busbaan Dichterswijk vrijgegeven. De gemeente heeft belangstellenden uitgenodigd om een zienswijze hierop in te dienen.

Graag maken wij hiervan gebruik.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

website: [redacted]
email: [redacted]
twitter: [redacted]

Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

In de eerste plaats willen wij opmerken dat wij ondanks het moeizame co-creatieproces blij zijn met de resultaten. Wij denken dat er een mooi ontwerp ligt, waarin een goede balans tussen de verschillende belangen is gevonden en dat recht doet aan het streven om de buurt leefbaar en groen te houden. We noemen speciaal:

- De keuze voor een 2x 2baansweg met de busbaan in middenligging
- Maximum snelheid van 30 km voor auto en bus
- Behoud van de Hovenierswoning
- Oplossing van het probleem van de oversteekbaarheid d.m.v. een fietspad aan beide kanten van de Van Zijstweg
- Behoud van de huidige Mandelabrug met uitbreiding aan beide kanten met een fiets/voetpad.

Wij hebben nog een paar zorgen:

- Handhaving 30 km
- Inkorting rechtsafstrook naar de Veilinghavenkade / smallere bomenberm, zodat er meer ruimte voor het evenementenveld naast de Hovenierswoning overblijft

Handhaven 30km/u

Wij maken ons zorgen dat het ontwerp in de praktijk 30 km/u onvoldoende afdwingt. De busbaan heeft in feite geen enkele fysieke beperking om de snelheid te beperken en de auto's buiten de verhogingen in de weg bij de kruisingen evenmin, waardoor deze op de relatief lange stukken tussen de kruisingen gemakkelijk harder kunnen gaan rijden. Het argument dat harder rijden tussen de stoplichten feitelijk geen bezwaar vormt (want daar wordt niet overgestoken) delen wij niet. Dit staat haaks op de stedelijke en milieutechnische uitgangspunten van de gemeente om hier een 30 km zone aan te wijzen. Bovendien wordt de weg onveiliger wanneer de snelheden van auto en bus te verschillend worden (hetgeen o.i. een risico is vanwege de combi 30 km / bus + auto). Tenslotte is met name de passage bij de Nelson Mandelabrug niet veilig bij een snelheid boven de 30 km/u vanwege de beperkte breedte tussen de pylonen en het beperkte zicht op de weg omdat de brug hoger ligt.

Wij begrijpen dat de gemeente van zins is 30 km af te dwingen via de instelling van een groene golf. Dat is natuurlijk prima, mits dit inderdaad werkt. Daarnaast hebben wij echter een aantal andere suggesties om de rijsnelheid omlaag te brengen:

- zorg dat de verhogingen bij de kruisingen ook daadwerkelijk 30 km/u afdwingen
- lichtborden die de werkelijk gereden snelheid aan de bestuurder tonen, ook de bussen
- snelheidscamera's
- variatie in wegbedekkingsmaterialen

Wij stellen voor dat een jaar na ingebruikname van de weg de situatie wordt geevalueerd en dat, wanneer blijkt dat er toch structureel harder dan 30km wordt gereden / zich onveilige situaties voordoen, aanvullende maatregelen worden getroffen.

Inkorten rechtsaffer naar de Veilinghavenkade en zo smal mogelijke berm aldaar

Wij hebben ons steeds ingezet voor behoud van de groenstrook aan weerszijden van de Hovenierswoning, in het bijzonder het grasveld aan de oostzijde, ten behoeve van buurt- en andere evenementen: Triatlon, Studentenroeiwedstrijden, Havenfestival, Dichterswijkfestival, enzovoort. Met de jaren worden het er steeds meer. Het grasveld is goed gelegen en vrijwel het enige in de wijk waar dergelijke evenementen (inclusief tent) kunnen.
De toekomstige verbreding van de Van Zijstweg en de rechtsaffer naar de Veilinghavenkade perken het huidige grasveld fors in; mogelijk ook breidt de tuin van de Hovenierswoning in de toekomst iets uit in oostelijke richting.

Wij dringen er daarom op aan om de rechtsaffer richting Veilinghavenkade niet langer te maken dan strict nodig. In het plan is deze ca. 35 m lang, goed voor 7 auto's. Naar onze waarneming zijn dit er in de spits hooguit 2 à 3 tegelijk. De rechtsaffer zou dus zeker de helft korter kunnen en misschien nog meer dan dat. Wij hebben begrepen dat de gemeente hiernaar kijkt en we zien met belangstelling uit naar de uitkomsten.

Daarnaast willen we de suggestie neerleggen om de smalle bomenberm t.h.v. de hovenierswoning door te trekken tot aan de Veilinghavenkade. De afweging smallere berm (2,3 i.p.v. 3 m) t.g.v. een buurt-evenementenveld vinden wij gerechtvaardigd.

Overige opmerkingen

- de Overste den Oudenlaan stroomt in de praktijk zeer goed door richting het westen, dus de rechtsaffer aan het eind van de Tellegenlaan kan in de praktijk sterk bijdragen aan het leeglopen van dat kruispunt in de avondspits. Daarom de suggestie om al aan het begin van de voorsorteerstroken duidelijk de richting A2 - Den Haag - Amsterdam aan te geven.

Utrecht, 1 februari 2018

[redacted]

Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte, Team Omgevingsrecht
Pb. 16200
3500 CE Utrecht

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
1 FEB 2013

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp bestemmingsplan en concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

Afz. [redacted]

NORDIC ECOLABEL
4041 0906
ENVELOPE

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.

02 FEB 2018

Gemeente Utrecht

ONTVANGSTBEWIJS AFGIFTE DOCUMENT– BALIEPOST STADSKANTOOR

Korte beschrijving van het document: Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte / Team Omgevingsrecht
Pb 16200
3500 CE Utrecht
Zienswijze Ontwerp Bestemmingsplan en
Concept Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk

Datum van inleveren (stempel):

Ingekomen d.d.

1 FEB 2019

Naam afdeling voor adressering:

Gemeenteraad

Naam receptiemedewerker:

[redacted]

Handtekening medewerker voor ontvangst

[redacted]

Handtekening persoon voor het inleveren

[redacted]

Namens Comité van Zijstweg

Ingekomen PLC d.d.

02 FEB 2018

Betreft: zienswijze op Voorlopig Ontwerp Busbaan en Bestemmingsplan Dichterswijk

Utrecht, 30 januari 2018

Geacht College, Geachte leden van de raad,

In december 2017 zijn het Voorlopig Ontwerp (VO) en Bestemmingsplan Busbaan Dichterswijk gepubliceerd en is de termijn gestart voor het indienen van een zienswijze. De drie Utrechtse roeiverenigingen dienen hierbij gezamenlijk hun zienswijze in.

Het VO is de uitwerking van het IPvE/FO, waarop wij op 29 december 2016 onze eveneens gezamenlijke zienswijze hebben ingediend. Zoals wij daarin stelden beperkt de realisatie van de busbaan Dichterswijk de trainingsmogelijkheden voor roeiers in enige mate door de verbreding van de Nelson Mandelabrug. Wij zijn verheugd te kunnen vaststellen dat in het nu voorliggende VO belangrijke elementen uit onze eerdere zienswijze zijn verwerkt. Wij zien dit ook als een feitelijke invulling van uw eerder op verschillende manieren uitgesproken bevestiging van het belang van het Merwedekanaal als, voorlopig enige, trainingsaccommodatie voor de Utrechtse roeiers. Wij willen u hierbij complimenteren met de elegante wijze waarop het VO aan de verschillende belangen tegemoetkomt. Vooral het feit dat in het VO de variant met onderdoorgang van een fietspad onder de Nelson Mandelabrug en de nog te realiseren Expeditiebrug van de Jaarbeurs is uitgewerkt is belangrijk voor vele partijen, waaronder de roeiers.

Wij hebben kennisgenomen van het VO en het Bestemmingsplan voor de Busbaan Dichterswijk. Wij hebben daarbij vastgesteld dat het VO en het Bestemmingsplan wat ons betreft geen wijziging behoeven. Wel bevat het VO met het oog op de roeibelangen een aantal aandachtspunten, die wij hieronder nader toelichten en graag zoveel mogelijk verwerkt zien in de contractstukken voor de aanbesteding. Wij toetsen hierbij in de eerste plaats aan de eisen waaraan een roeiaccommodatie moet voldoen om effectief te kunnen worden gebruikt, zoals door de Koninklijke Nederlandse Roeibond (KNRB) vastgelegd in het "Handboek Roeiaccommodaties. Normen en aanbevelingen" (versie 2.0, juni 2013).

Onderdoorgang voor fietsers

Roeiers in een boot worden meestal begeleid door een of meer coaches die op de Kanaalweg gelijk op fietsen met de boot. De onderdoorgang voor fietsers borgt dat deze coaches hun boot zonder oponthoud kunnen blijven begeleiden. Onze voorkeur gaat daarom uit naar een uitvoering van de onderdoorgang die het zicht vanaf het fietspad op de roeiers zo min mogelijk beperkt. De uitwerking van de onderdoorgang in het VO lijkt het traject met verminderd zicht zo kort mogelijk te houden. Dit spreekt ons uiteraard aan, evenals de verschillende elementen die in het VO zijn opgenomen voor het zoveel mogelijk toelaten van daglicht in de onderdoorgang.

De manier waarop de brug met onderdoorgang is uitgewerkt in het VO borgt verder dat de beschikbare doorvaartbreedte van beide bruggaten ten minste gelijk blijft aan de huidige doorvaartbreedte, een essentieel element voor het behoud van het Merwedekanaal als trainingsaccommodatie voor roeiers. De aanleg van een volledig nieuw wegdek in het westelijke deel van de Nelson Mandelabrug juichen wij ook toe, omdat daardoor de oude fundering op de wal verdwijnt.

[redacted]

Ligging woonarken

Voor zover wij begrijpen liggen de woonarken ten noorden van de Nelson Mandelabrug intussen op de plaatsen die zij na realisatie van het VO zullen behouden. Wij hebben gekeken naar de ligging van de meest zuidelijke woonark ten opzichte van de toekomstige Expeditiebrug van de Jaarbeurs. Wij stellen daarbij vast dat die ligging niet ideaal is voor het roeien, omdat boten die in noordelijke richting varen op het juiste moment een actieve stuurbeweging moeten maken. Dit zal de nodige alertheid van de bemanning vragen. Deze manoeuvre is uitvoerbaar, mits de betreffende woonark niet effectief wordt verbreed door bijvoorbeeld een aan de westzijde aangelegde sloep. In voorkomende gevallen rekenen wij als roeiers op effectieve handhaving, bijvoorbeeld op grond van het hinderen van doorvaart bij bruggen.

Bouwperiode

Wij zijn ons ervan bewust dat de uitvoering van bouwwerken rond het Merwedekanaal onvermijdelijk tot hinder voor het roeien leidt. De ervaring leert dat deze hinder bij goed en tijdig gevoerd onderling overleg hierover tot een minimum kan worden beperkt. Wij zijn dan ook ingenomen met het op de inloopbijeenkomst van 11 januari jl. van uw kant uitgesproken voornemen om vóór de planning en vóór de uitvoering van de bouwwerkzaamheden met ons in overleg te treden om tot een optimale afstemming te komen. Voor de roeiers zijn de volgende elementen van belang, zoals tijdens de inloopbijeenkomst ook besproken:

- voor het kunnen uitvoeren van volwaardige roeitrainingen moet te allen tijden ten minste één van de twee bruggaten beschikbaar zijn voor doorvaart, waarbij de doorvaartbreedte met ten hoogste 50 centimeter is versmald ten opzichte van de huidige situatie. Onze voorkeur gaat daarbij uit naar het beschikbaar hebben van het westelijke bruggat (het bruggat aan de zijde van de Kanaalweg). Dit omdat gedwongen gebruik van uitsluitend het oostelijke bruggat tot een onoverzichtelijke situatie leidt, terwijl de roeiers bij gebruik van het westelijke bruggat beter zicht hebben op verkeer dat in tegengestelde richting vaart. Het plaatsen van een damwand direct op de bestaande muur in de fundering op de westelijke kanaaloever, waarbij de versmalling van het bruggat beperkt blijft tot 36 tot 50 centimeter, is mogelijk. In het geval de doorvaartbreedte smaller wordt dan dit dan moeten wij om veiligheidsredenen onze roeiers verbieden om dit bruggat te gebruiken. Hierbij gaan we uit van een benodigde breedte van een volledig uitgeruste roeiboot van 8 meter + de benodigde manoeuvreerruimte. Uiteraard is het voor de roeiers van belang dat de periode dat de bruggaten minder beschikbaar zijn zo kort mogelijk worden gehouden.
- de piektijden voor roeitrainingen zijn de avonden en de weekenden, met daarnaast ook verhoogde activiteit op woensdag- en vrijdagochtend. Pontons moeten in die perioden naar een veilige plaats zijn versleept, bij voorkeur naar de havenkom. Verder is sprake van extra drukte in de perioden maart t/m april (wedstrijdseizoen studenten en junioren) en september t/m oktober (introductietijd). Vooral in de introductietijd is beschikking hebben over het hele kanaal, dus ook beide bruggaten, belangrijk voor het spreiden van de overlast. Daltijden zijn de overige tijden en bijvoorbeeld gedurende de Kerstvakantie en langere vorstperioden.
- veel van de roeitrainingen worden in het donker afgewerkt. Eventuele obstakels moeten daarom goed verlicht zijn. Wij wijzen er hierbij op dat er ook zogenoemde ongestuurde roeiboten zijn, waarbij het sturen door de roeiers zelf wordt uitgevoerd. De roeiers moeten hierbij regelmatig omkijken.

[redacted]

Samenvattend,
De Busbaan Dichterswijk beperkt het roeien in enige mate, vanwege de verbreding van de Nelson Mandelabrug. De uitwerking in het VO komt in belangrijke mate tegemoet aan de belangen van de roeiers. Wat ons betreft behoeven het VO en het Bestemmingsplan dan ook geen wijziging. Wel bevat het VO met het oog op de roeibelangen een aantal in deze brief toegelichte aandachtspunten, die wij graag zoveel mogelijk verwerkt zien in de contractstukken voor de aanbesteding.

Mocht u over bovenstaande nog vragen hebben, dan zijn wij uiteraard bereid om die te beantwoorden en een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Gemeente Utrecht

Ingekomen PLC datum
02 FEB 2018

ONTVANGSTBEWIJS AFGIFTE DOCUMENT– BALIEPOST STADSKANTOOR

Korte beschrijving van het document:

Zienswijze op O.O.
Busbaan ≈ best. plan Dichtersbuyk

Datum van inleveren (stempel):

1 FEB 2018

Naam afdeling voor adressering:

college B&W

Naam receptiemedewerker:

[redacted]

Handtekening medewerker voor ontvangst

[redacted]

Handtekening persoon voor het inleveren

Gemeente Utrecht

1 FEB 2019

College van B&W en gemeenteraad Utrecht

Betreft: zienswijze op voorlopig ontwerp
Busbaan en Bestemmingsplan Dichterswijk

Nieuwsbericht concept

College stelt Voorlopig Ontwerp en bestemmingsplan busbaan Dichterswijk vast.

In 2020 is het netwerk van vrijliggende busbanen in Utrecht gereed. Het laatste deel is de busbaan Dichterswijk, over de Dr. M.A. Tellegenlaan en Van Zijstweg. Het Voorlopig Ontwerp en het gewijzigde bestemmingsplan lagen ter inzage en omwonenden konden hierop reageren tot en met 1 februari.

Uitwerking van het Voorlopig Ontwerp

Nu het College het Voorlopig Ontwerp heeft vastgesteld wordt het ontwerp door de aannemer verder uitgewerkt naar een Definitief Ontwerp. Het gewijzigde bestemmingsplan wordt ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Het is de bedoeling dat begin 2019 wordt gestart met de aanleg van de busbaan Dichterswijk.

Inloopbijeenkomst

Op 11 januari was er een inloopbijeenkomst waar omwonenden het Voorlopig Ontwerp konden bekijken. In dit Voorlopig Ontwerp zijn de kruispunten, het wegprofiel en de bushaltes preciezer ingetekend. Eerder was al bekend dat de busbaan in het midden van de weg komt te liggen met aan elke kant één rijstrook voor autoverkeer en een tweerichtingenfietspad. Aan de zuidkant komt een voetpad. Fietsers en voetgangers kunnen op meerdere plekken veilig oversteken. De maximumsnelheid is 30 km/uur voor auto én bus.
Op het Voorlopig Ontwerp en het gewijzigde bestemmingsplan zijn 7 reacties binnengekomen. Waar mogelijk worden deze reacties nu – verder uitgewerkt in het definitieve ontwerp.

Uitstraling

Het fietspad krijgt rood asfalt, het voetpad bestaat uit betontegels, de rijbaan krijgt zwart asfalt en de busbaan roodgekleurd beton. De bermen tussen de rijbaan en het fietspad worden beplant met drie soorten lindebomen, verschillende grassoorten en vaste planten. Dit geeft de weg een prettige uitstraling én het remt de snelheid.

Onderdoorgang Nelson Mandelabrug

De Nelson Mandelabrug blijft behouden en wordt verbreed met aan beide kanten een fietspad. Fietsers en voetgangers die de kruising Kanaalweg – Dr. M.A. Tellegenlaan willen oversteken, kunnen dat straks ook via een onderdoorgang onder de brug door. Het ontwerp, de lichtinval en de materialen zorgen dat het een prettige onderdoorgang is. Ook tijdens deze ontwerpfase is overleg geweest met het bewonerscomité Van Zijstweg, met bedrijven en belangenorganisaties.

Meer informatie: www.utrecht.nl/busdichterswijk.

voorstel aan de raad

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Scheijven, S. (Stijn)
Kenmerk	4168810
Vergadering	
Vergaderdatum	
Geheim	Nee
Beleidsveld	Ruimtelijke ordening

Vaststelling bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1 Naar aanleiding van zienswijzen 2,3 en 4 in het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost de wijzigingen uit paragraaf 2.3.1. en 2.3.3. van het vaststellingsrapport aan te brengen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

2 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit de paragrafen 2.3.2. en 2.3.4. van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost aan te brengen;

3 Geen exploitatieplan vast te stellen;

4 Het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01.dgn vast te stellen;

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,	De burgemeester,
Drs. G.G.H.M. Haanen	Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Gemeente Utrecht

Bijlages
Voorstel: Voorstel_9471
Bijlage: Bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost
Bijlage: bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost, verbeelding
Bijlage: Vaststellingsrapport Zand 24, Het Zand Oost
Bijlage: Link naar bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

Eerdere besluitvorming

Uitvoering

Gemeente Utrecht

Context

Het plangebied Zand 24, Het Zand Oost ligt aan de westkant van Utrecht in het stadsdeel Leidsche Rijn. Het plangebied wordt begrensd door de berm langs 't Zand, de perceelgrenzen aan de noordzijde en de oostzijde (die tevens de perceelgrenzen vormen van Satijnvlinder 30, 32 en 34) en de berm van de Satijnvlinder. Aan de zuidoostzijde behoort een klein deel van de berm langs de Satijnvlinder tot het plangebied.
Het doel van het bestemmingsplan is het juridisch planologisch mogelijk maken van vijf vrijstaande woningen. Het project is een stap in de transformatie van voormalig agrarisch gebied naar de moderne woonwijk Leidsche Rijn.
Het perceel Zand 24, behorende bij de voormalige boerderij, is door de jaren heen al verkleind en om de boerderij zijn woningen gerealiseerd. In 2010 lag er een concreet plan voor een combinatie van Wonen aan ’t Zand en een Kinderdagverblijf aan de Satijnvlinder. Toen was de conclusie dat dit te veel verkeersbewegingen zou geven en dat een beperkt aantal woningen op deze locatie beter zou zijn.

Programma
Geheel conform de woontypologie in de directe omgeving worden er binnen het plangebied vijf vrijstaande woningen gerealiseerd.
Procedure
Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van vrijdag 9 juni 2017 gedurende zes weken, tot en met donderdag 20 juli 2017, ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn vier zienswijzen ingediend.
De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen in de toelichting en op de verbeelding van het bestemmingsplan. De zienswijzen zijn in bij dit besluit behorende vaststellingsrapport samengevat en van een reactie voorzien.
Vervolgprocedure
Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit met het bestemmingsplan gepubliceerd in het Stadsblad, de Brug, de Staatscourant en op de websites www.utrecht.nl/bestemmingsplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen in die periode tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Raad van State.

Beslispunt

1 Naar aanleiding van zienswijzen 2,3 en 4 in het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost de wijzigingen uit paragraaf 2.3.1. en 2.3.3. van het vaststellingsrapport aan te brengen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Argumenten

1.1 <u>De zienswijzen geven aanleiding tot het wijzigen van het ontwerpbestemmingsplan.</u>
Met de wijzigingen wordt deels tegemoet gekomen aan de zienswijzen door het opnemen van een passage in de toelichting over de boringsvrije zone, door het verplaatsen van het bestemmingsvlak Verkeer – Verblijfsgebied, het opnemen van de bestemming Groen, het splitsen en verkleinen van het bouwvlak van de bestemming Wonen.
In de paragrafen 2.3.1 en met 2.3.3 van het vaststellingsrapport worden de wijzigingen beschreven en kort toegelicht, een uitgebreide toelichting staat bij de beantwoording van de zienswijzen in hoofdstuk 3 van het vaststellingsrapport.

Beslispunt

2 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit de paragrafen 2.3.2. en 2.3.4. van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand

Oost aan te brengen;

Argumenten

2.1 De aanpassingen zijn nodig om aan te sluiten bij het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Algemene regels bouwen en gebruik, en het Besluit ruimtelijke ordening.
In het vaststellingsrapport zijn de wijzigingen gemotiveerd weergegeven.

Beslispunt

3 Geen exploitatieplan vast te stellen;

Argumenten

3.1 Een exploitatieplan is niet nodig.
De planontwikkeling betreft een particulier initiatief dat voor rekening van de initiatiefnemer wordt uitgevoerd. Uit deze particuliere planontwikkeling vloeien voor de gemeente geen kosten voort, die een financiële verantwoording vooraf noodzakelijk maken. Tussen de gemeente Utrecht en de initiatiefnemer is medio 2016 een anterieure overeenkomst gesloten. De kosten van het bestemmingsplan worden conform de legesverordening verhaald.

Beslispunt

4 Het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01.dgn vast te stellen;

Argumenten

4.1 Met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het mogelijk om het gebied bouwrijp te maken, omgevingsvergunningen te verlenen en met de bouw van de nieuwe woningen aan te vangen.
Het bestemmingsplan draagt bij aan de ambitie om woningen in het gebied mogelijk te maken.

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Scheijven, S. (Stijn)
Kenmerk	4168810
Vergadering	
Vergaderdatum	
Jaargang en nummer	
Beleidsveld	Ruimtelijke ordening

Vaststelling bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

besluit

1 Naar aanleiding van zienswijzen 2,3 en 4 in het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost de wijzigingen uit paragraaf 2.3.1. en 2.3.3. van het vaststellingsrapport aan te brengen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

2 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan uit de paragrafen 2.3.2. en 2.3.4. van het vaststellingsrapport in het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost aan te brengen;

3 Geen exploitatieplan vast te stellen;

4 Het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01.dgn vast te stellen;

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op

De griffier	De voorzitter gemeenteraad
mr. M. van Hall	mr. J.H.C. van Zanen

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan

Zand 24, Het Zand Oost

Vastgesteld,

Zand 24, Het Zand Oost

Inhoudsopgave

Toelichting 5

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding 7
1.2 Doelstelling 7
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.4 Vigerende bestemmingsplannen 8
1.5 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 9

2.1 Rijksbeleid 9
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 11
2.3 Gemeentelijke beleidskaders 11

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 21

3.1 Inleiding 21
3.2 Beschrijving van het plangebied 21
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 21

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 23

4.1 Projectbeschrijving 23
4.2 Verkeer en openbare ruimte 24

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 25

5.1 Inleiding 25
5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling 25
5.3 Geluidhinder 25
5.4 Externe veiligheid 27
5.5 Luchtkwaliteit 27
5.6 Bodemkwaliteit 28
5.7 Duurzaamheid 29
5.8 Flora en fauna 30
5.9 Water 31
5.10 Archeologie 36
5.11 Milieuhinder 38
5.12 Gezondheid 38
5.13 Conclusie 38

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 41

6.1 Economische uitvoerbaarheid 41
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 41

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet 43

7.1 Inleiding 43
7.2 Planvorm 43
7.3 Opbouw regels 43
7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken 43
7.5 Systematiek van de bestemming Wonen 46
7.6 Artikelsgewijze toelichting 46
7.7 Prostitutie 49

7.8 Handhaving **49**
Bijlagen toelichting 51

Bijlage 1 Verkennend bodemonderzoek 't Zand 24 te Utrecht, 20 april 2016 53

Bijlage 2 Rapport wegverkeerslawaai akoestisch onderzoek 't Zand 24, 27 januari 2017 107

Bijlage 3 Rapport Ecologisch Onderzoek 't Zand 24 Utrecht 137

Bijlage 4 Aanvullend ecologisch onderzoek 't Zand 24 171

Bijlage 5 Provinciale Reactie voorontwerpbestemmingsplan 3.1.1. Wro, 10 april 2017 199

Bijlage 6 Wateradvies voorontwerpbestemmingsplan Het Zand 24, 2 mei 2017 201

Bijlage 7 Boominventarisatie Het Zand De Meern, 17 mei 2017 205

Regels 227

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 227

Artikel 1 Begrippen **227**
Artikel 2 Wijze van meten **230**

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 231

Artikel 3 Groen **231**
Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied **231**
Artikel 5 Wonen **231**
Artikel 6 Waarde - Archeologie **233**

Hoofdstuk 3 Algemene regels 234

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel **234**
Artikel 8 Algemene bouwregels **234**
Artikel 9 Algemene gebruiksregels **234**
Artikel 10 Algemene afwijkingsregels **235**

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 236

Artikel 11 Overgangsrecht **236**
Artikel 12 Slotregel **236**
Bijlagen regels 239

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging' 240

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De woonwijk Leidsche Rijn is medio 2017 een stadsdeel geworden met meerdere voorzieningen. Een relatief klein deel moet nog worden ontwikkeld. In het gebied is een aantal karakteristieke bebouwingslinten, één ervan is 't Zand. Deze van oorsprong agrarische weg wordt ingepast in de nieuwe stedenbouwkundige werkelijkheid.

De omgeving waarin het plangebied is gesitueerd, wordt steeds meer getransformeerd naar een gebied waar wonen en leven de overhand krijgen in plaats van het oorspronkelijke groene agrarische buitengebied.

Het perceel behorende bij de voormalige boerderij op 't Zand 24 is door de jaren heen al verkleind en om de boerderij zijn woningen gerealiseerd zoals wonen in combinatie met een kinderdagverblijf. Toen was de conclusie dat dit programma te veel verkeersbewegingen zou geven en dat een aantal woningen op deze locatie beter zou zijn.

1.2 Doelstelling

De hoofddoelstelling van het bestemmingsplan "Zand 24, Het Zand Oost" is de nieuwe ontwikkeling van het perceel planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het plan richt zich daarnaast op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

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 omvat het kadastrale perceel sectie V, nummer 274. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de berm langs 't Zand, de perceelgrens aan de noordzijde, alsmede de perceelgrens aan de oostzijde (die tevens de perceelgrenzen vormt van Satijnvlinder 30, 32 en 34) en tot slot de berm van de Satijnvlinder. Aan de zuidoostzijde behoort een klein deel van de berm langs de Satijnvlinder eveneens tot het plangebied. Op deze wijze kan de aansluiting op de Satijnvlinder binnen dit bestemmingsplan worden geregeld. Zie afbeelding 1.

Afbeelding 1: Begrenzing

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het gebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

bestemmingsplan	Vastgesteld door raad	Goedgekeurd door GS (indien van toepassing)
Het Zand	21 juni 2012	N.V.T.

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 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

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

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

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

De SVIR gaat niet in op lokale ontwikkelingen waarvan in het onderhavige geval sprake is. Vanuit het oogpunt van de SVIR zijn er geen belemmeringen voor de planontwikkeling.

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

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

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

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

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

vervolgens in werking treden. Het betreft de volgende onderdelen:

1. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
2. Kustfundament;
3. Grote rivieren;
4. Waddenzee en waddengebied;
5. Defensie, en
6. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

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

Onderhavige ontwikkeling heeft geen betrekking op deze nationale belangen en het bestemmingsplan is daarmee niet in strijd met het Barro.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid) (2012)

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

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening. De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

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

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

Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied
Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Sommige provincies hebben in een verordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied in woord en/of kaartbeeld vastgelegd, waaronder de provincie Utrecht.

De ladder dient te worden toegepast voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een stedelijke ontwikkeling wordt in het Besluit ruimtelijke ordening gedefinieerd als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Op grond van de jurisprudentie (AbRvS 16 september 2015, nr. 201501297/1/R4) wordt de bouw van 11 woningen in de bebouwde kom niet aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. In dit geval neemt het woningaantal met 5 toe. De ladder is in dit geval derhalve niet van toepassing.

Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)
Het kabinet heeft voor 9 regio's in Nederland opgaven van nationaal belang uitgewerkt. Het gaat hierbij om doelen die voor Rijk en regio van belang zijn. Voor Utrecht geldt daarbij dat Utrecht belangrijk is als het gaat om de verbinding van autowegen, spoorwegen en vaarwegen. Station Utrecht Centraal heeft daarbij een centrale rol. Ook speelt de regio Utrecht een belangrijke rol bij de

verdere ontwikkeling van de topsector Life Sciences.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 vastgesteld. Bij de PRS is een Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) gemaakt. Sindsdien zijn er meerdere herzieningen geweest. De laatste herijking is vastgesteld op 12 december 2016. De structuurvisie geeft aan wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. De verordening zorgt voor de doorwerking van de structuurvisie naar de gemeenten.

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

- een duurzame leefomgeving;
- vitale dorpen en steden;
- landelijk gebied met kwaliteit.

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

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

Het bestemmingsplan voorziet in een ontwikkeling in het bestaand bebouwd gebied. Deze ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de PRS en de PRV.

2.3 Gemeentelijke beleidskaders

2.3.1 Structuurvisie Utrecht 2015-2030

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

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

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

Afbeelding 2: Ontwikkelingsbeeld 2015

Betekenis voor het plangebied
Van toepassing op het plangebied is het perspectief De Binnentuinen.

Doelstelling binnen het perspectief de Binnentuin is:

- het creëren van een veilige en leefbare omgeving;
- het bijdragen aan de sociale vitaliteit van de stad;
- het zorgdragen voor geborgenheid in een stedelijk milieu.

De opgave voor dit ontwikkelingsperspectief ligt vooral in het onderhouden, vernieuwen en versterken van de kenmerkende wijkstructuren. Soms is dat een park, soms een voorzieningenlint, soms een waterloop. Ingrepen in de binnentuinen / wijken moeten leiden tot een inrichting van de openbare ruimte die aansluit bij de behoefte van de gebruikers. De woonfunctie domineert. Afhankelijk van de situatie kan er sprake zijn van intensivering of juist extensivering. Maatvoering en wijkkenmerken zijn hierbij leidend. Bij de onderhavige planontwikkeling is sprake van een intensivering waarbij de nieuwbouw woningen in een maatvoering aansluiten bij de woningen in de nabije omgeving.

2.3.2 Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting

Het beleid voor het omzetten, vormen en kadastraal splitsen van woningen is in het najaar van 2015 gewijzigd met de vaststelling van de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Daarbij is ook de Huisvestingsverordening aangepast, waarbij een vergunningstelsel is ingevoerd voor het zodanig veranderen van een woning dat meer woningen ontstaan, verder woningvorming genoemd. Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, is besloten om in de lijn van de facetbestemmingsplannen Woningsplitsing I en II in alle bestemmingsplannen een regeling te treffen voor omzetting en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden daarom regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn, en op de Huisvestingsverordening 2015 die gericht is op het beheer van een goede woningvoorraad. In tegenstelling tot deze verordening gelden de regels van het bestemmingsplan voor alle woningen, ongeacht de WOZ-waarde van de woning of de huurprijs.

De beleidsregels uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten zien onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat, enerzijds door de eisen met betrekking tot de minimale omvang van woningen en anderzijds door het in beeld brengen van de gevolgen van extra woningen binnen de context van de bestaande situatie. De bestemmingsregeling

kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woonvorming is neergelegd in die beleidsregels.

Betekenis voor het plangebied
In het bestemmingsplan zijn regels opgenomen ten behoeve van woningvorming, splitsen en omzetting. Het huisvestingsbeleid vormt geen belemmering voor onderliggend bestemmingsplan.

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

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:

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

Betekenis voor het plangebied
De woningen in het onderhavige plangebied zullen gelet op hun prijsklasse een bijdrage leveren aan de doorstroming.

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

Gemeente Utrecht heeft een groenstructuurplan voor de periode 2007-2030 vastgesteld in 2007 ter behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. Het Groenstructuurplan van Utrecht geeft in hoofdlijnen de gebruiksfunctie, de bestemming, de beeldende rol, de ecologische betekenis en het onderhoudskarakter van de groenvoorzieningen in de stad aan. Dit kunnen bestaande voorzieningen zijn of voorzieningen die nog ontwikkeld gaan worden. De visie voor het stedelijk groen gaat uit van de verbetering van de kwaliteit van het huidige stedelijke groenareaal, het realiseren van groene verbindingen naar de omringende landschappen en uitbreiding van het groene areaal om Utrecht. De meest kansrijke en belangrijke onderdelen voor de ontwikkeling van de groenstructuur zijn:

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

Betekenis voor het plangebied

Afbeelding 3: Fragment Groenstructuurplan

Het schaalniveau van het groenstructuurplan is veel groter dan het plangebied waarop het onderhavig bestemmingsplan van toepassing is. Langs Het Zand is aangegeven dat het wenselijk is een groene verbinding te maken. Deze groenstructuur is in het openbaar gebied aanwezig. Het groenstructuurplan is daarmee op perceelsniveau niet van toepassing voor deze ontwikkeling.

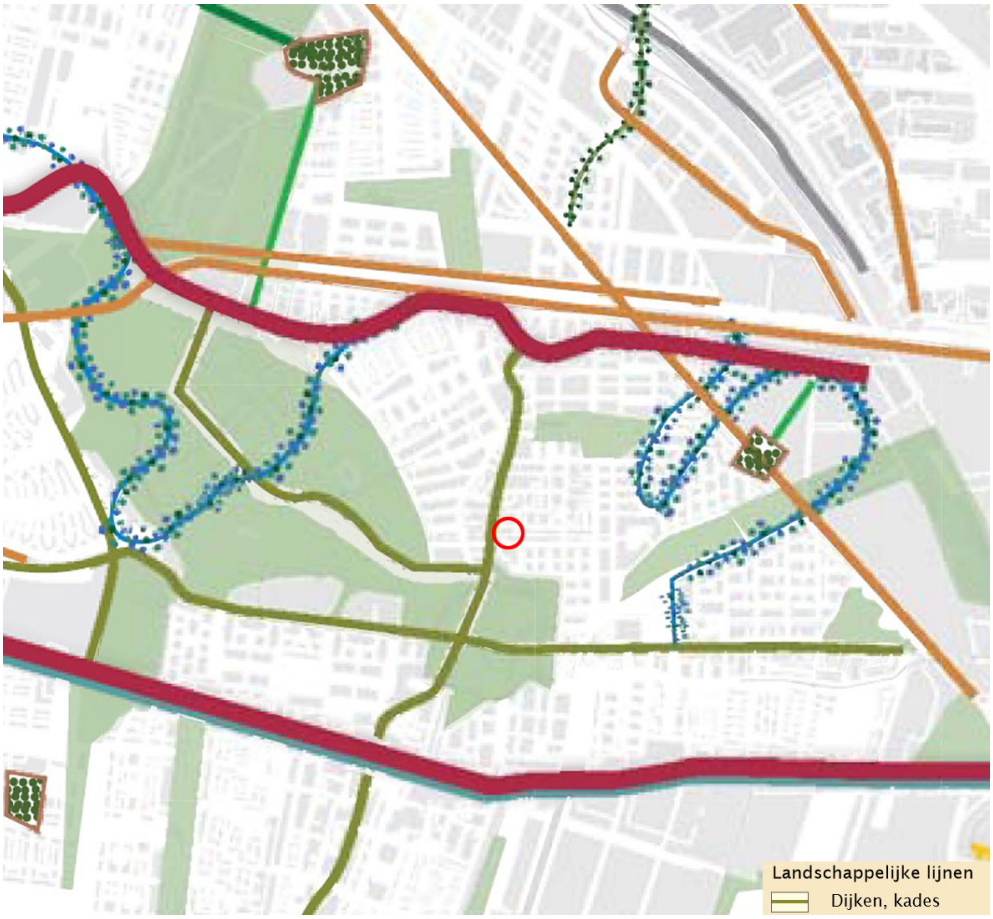
2.3.5 Bomenbeleid Utrecht (2009)

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

1. 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;
2. De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

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

<u>Betekenis voor het plangebied</u>



Afbeelding 4: Fragment kaart Nota Bomenbeleid

Het Zand is in het bomenbeleid aangegeven als landschappelijke lijn in de vorm van dijken en kades. Bij de ontwikkeling van de woonkavels zal worden bekeken of de op het perceel aanwezige bomen gedeeltelijk kunnen worden gehandhaafd. Hiertoe heeft een inventarisatie van de bomen plaatsgevonden (Bijlage 7). Uit deze inventarisatie blijkt dat de kwaliteit van de bomen overwegend redelijk tot slecht is. Het is de intentie om de bomenstructuur aan de waterkant te behouden en te verbeteren. De overige bomen in het plangebied zullen in beginsel worden gekapt en worden vervangen door een nieuwe en bestendige groenstructuur afgestemd op de toekomstige inrichting van het plangebied. Ten aanzien van de bomen die worden gekapt zal door middel van herplant compensatie van de groenwaarde plaatsvinden.

2.3.6 Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)

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

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

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

1. op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
2. 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;

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

Betekenis voor het plangebied
Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'respect'.

Respect:
Essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristiek worden gerespecteerd. Dit betekent: Samenhang en structuur van het stedelijke (en landelijke) beeld staat voorop. Respect voor het kenmerkende bebouwingsbeeld met zijn architectonische verschijningsvorm. Nieuwe interpretaties, veranderingen en transformaties zijn mogelijk.

De uitgangspunten uit de welstandsnota zullen worden toegepast bij de definitieve planuitwerking.

2.3.7 De Utrechtse Erfgoedagenda (2013)

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.

Betekenis voor het plangebied
In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig. De archeologische dubbelbestemming is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan.

2.3.8 Nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Utrecht groeit en het verkeer in de stad neemt toe. Om de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. Het Mobiliteitsplan Nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' is tot 2025 uitgangspunt voor deze keuzes. Utrecht is een van de sterkst groeiende steden van Nederland. De groei leidt tot meer drukte in de stad.

Om de stad op het gebied van gezondheid en economie goed te laten werken, gaat Utrecht het verkeer slimmer regelen. 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. 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.

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.

Op gebiedsniveau is afstemming nodig tussen enerzijds ruimtelijke functies en stedenbouwkundige structuur en anderzijds goed ingepaste straten en fijnmazige loop en fietsroutes. Op tactisch niveau neemt de gemeente de hierna volgende punten op in toekomstige gebiedsvisies en omgevingsvisies op gebiedsniveau (onder de nieuwe Omgevingswet):

- Stimuleren van openbaar vervoer, fietsen, lopen en efficiënt goederenvervoer.
- Gezamenlijke verantwoordelijkheid.
- Integrale benadering in de gemeentelijke organisatie.

Betekenis voor het plangebied
Het Mobiliteitsplan heeft betrekking op gebiedsniveau en niet op de ontwikkeling van woningbouwkavels binnen die gebieden.

2.3.9 Nota Stallen en Parkeren (2013)

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

Betekenis voor het plangebied
De parkeernormering uit de Nota Stallen en Parkeren is toegepast bij de onderhavige planontwikkeling (zie paragraaf 4.2.3).

2.3.10 Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)

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

Betekenis voor het plangebied
De Geluidnota is als uitgangspunt gebruikt voor de verantwoording van het akoestisch woon- en leefklimaat (zie paragraaf 5.3) in het plangebied.

2.3.11 Nota Bodembeheerplan 2012-2022 'Grondig Werken 3' (2012)

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

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

1. Het creëren van extra mogelijkheid voor hergebruik van grond door gebruik te maken van de kwaliteit tot de maximale waarde van de bodemfunctieklasse in plaats van de betere ontgravingsklasse:

a. voor een deel van Leidsche Rijn (tot bovengrens klasse 'Wonen');
b. voor gemeentelijke hoofdwegen in het oostelijke deel van de stad (tot bovengrens klasse 'Industrie').

2. Het wegnemen van knelpunten door de generieke normstelling voor PCB's, waarbij de woonnorm gelijk is aan de achtergrondwaarde en waarbij de door laboratoria gehanteerde detectiegrenzen dikwijls deze normen overschrijden.
3. Beleid gericht op het voorkomen van ongecontroleerde verspreiding van arseen uit veenlagen. Daarnaast is bestaand beleid voortgezet:
4. Hergebruik van grond met een verhoogde kans op bestrijdingsmiddelen in gebieden met voormalige boomgaarden en kassen in de Leidsche Rijn.
5. Stringenter beleid voor asbesthoudende grond ter plaatse van kinderspeelplaatsen en volkstuinen.

Betekenis voor het plangebied
In paragraaf 5.6 van deze toelichting wordt ingegaan op het aspect bodem in het onderhavige plangebied.

2.3.12 Waterbeheerplan 2010-2015 'Water voorop' (2009)

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) is verantwoordelijk voor het waterbeheer in een groot deel van de provincie Utrecht en een klein deel van de provincie Zuid-Holland. Het waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft in hoofdlijnen de belangrijkste doelen en maatregelen die het HDSR in de periode 2010-2015 wil bereiken en uitvoeren. In het plan staat hoe het HDSR zorgt voor een duurzaam, schoon en veilig watersysteem.

Om goed waterbeheer voor de toekomst veilig te stellen heeft het HDSR een toekomstbeeld opgesteld.

Betekenis voor het plangebied
In paragraaf 5.9 van deze toelichting wordt ingegaan op het aspect water in het onderhavige plangebied.

2.3.13 Gemeentelijk Rioleringsplan

In het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) zijn maatregelen vastgelegd om lozingen vanuit het riool terug te dringen. Eén van de maatregelen betreft de aanleg van bergbezinkbassins (BBB's). Een bergbezinkbassin zorgt voor een grotere inhoud van de riolering. Daarnaast wordt in het bassin een deel van het vuil afgevangen waardoor het overstortende water schoner wordt. Dit voorkomt stank en vissterfte in de ontvangende watergang. Naast de aanleg van de BBB's gaat de gemeente Utrecht ook andere maatregelen nemen om te voldoen aan het Rijksbeleid, zoals het vergroten van delen van de riolering en het afkoppelen van hemelwater.

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 waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Vierde Nota Waterhuishouding, Vijfde Nota RO, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
- Gemeentelijk beleid: Gemeentelijk Rioleringsplan 2011-2014
- Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur.

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

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 juni 2005). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste

verordening is de keur

Betekenis voor het plangebied
In paragraaf 5.9 van deze toelichting wordt ingegaan op het aspect water in het onderhavige plangebied.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

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

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Het Zand is cultuurhistorisch en archeologisch één van de rijkste deelgebieden van Leidsche Rijn. De cultuurhistorische en archeologische rijkdom van dit gebied wordt vooral verklaard door de vroegere loop van de Oude Rijn, de bewoningssporen van de Romeinen en Den Hoet. Het oorspronkelijke grondgebruik betrof voornamelijk glastuinbouw, vollegrondstuinbouw en enkele karakteristieke boomgaarden.

Het Zand had van oorsprong een kleinschalig, landelijk karakter met smalle wegen en beplanting met lintbebouwing van woningen en kleine tot middelgrote bedrijven. Door deze kleinschaligheid, de kassen, de boomgaarden en de hoge hagen langs wegen was het gebied zeer besloten. De meest prominente lintweg is 't Zand, die dwars door het plangebied loopt. Daarnaast zorgden de Utrechtseweg, Johanniterweg, Den Hoet en Westlandsetuin voor ontsluiting binnen het plangebied.

3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

Binnen Het Zand zijn langs de linten meerdere rijksmonumenten gesitueerd. Ook langs 't Zand komen enkele van deze monumenten voor, zoals nummer 10 en 20 (beide uit de Amsterdamse school). Het pand op het perceel 24 heeft geen monumentale status.

3.2.3 Structuurbepalende elementen

't Zand is één van de vijf zogenoemde cultuurhistorisch waardevolle linten in Het Zand. Het lint doorsnijdt het gebied als hoofdontsluitingsweg en wordt (evenals de andere linten) gekenmerkt door een wisselende, losstaande bebouwing aan een straat. Deze bebouwing varieert sterk in ouderdom en wordt omgeven door relatief grote tuinen. Zowel de bebouwing als de tuinen langs de linten zijn van cultuurhistorische waarde. Ze bepalen in belangrijke mate het karakter van het gebied.

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

Het plangebied is binnen Het Zand gesitueerd in het plandeel Johanniterveld. Uitgangspunt voor de planvorming van dit deel van Het Zand was het handhaven van de bestaande structuur. Deze structuur wordt gekenmerkt door een minimale hoeveelheid openbare ruimte; alleen een smalle ontsluitingsweg. De huidige doodlopende weg is in noordelijke richting verlengd tot aan Park Groot Zandveld, in zuidelijke richting tot in Parkwijk. Daarnaast is slechts één nieuwe buurtontsluiting aangelegd, met een vergelijkbaar smal profiel. Vanaf voornoemde wegen lopen smalle, doodlopende ontsluitingspaden naar de individuele kavels toe.

De woningen in het Johanniterveld sluiten goed aan bij de bestaande, informele en groene situatie. De kavels worden ontsloten middels een informeel pad. Het grootste deel van de woningen kan op eigen terrein parkeren, voor het andere deel van de woningen en het bezoekersparkeren zijn er voldoende langsparkerenplaatsen aan een kant van het pad. De bouwhoogte ligt tussen de één en twee lagen met een kap. Elke woning heeft twee parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

Het project is een stap in de transformatie van voormalig agrarisch gebied naar de moderne woonwijk Leidsche Rijn. Daarbij vindt een inpassing plaats die rekening houdt met de kenmerken van zowel het oude bebouwingslint als de reeds in de omgeving gerealiseerde nieuwe woonwijk.

In dit hoofdstuk wordt tevens ingegaan op de inhoud van het stedenbouwkundig plan.

4.1.1 Programma

Geheel conform de woontypologie in de directe omgeving worden er binnen het plangebied 5 vrijstaande woningen gerealiseerd.

4.1.2 Stedenbouwkundig plan

Twee kavels worden aan 't Zand gerealiseerd. Op deze wijze wordt aangesloten op de kenmerken van deze hoofdontsluitingsweg de losse bouwvormen. De drie achterliggende kavels worden vanaf de Satijnvlinder via een doodlopende weg naar de individuele kavels toe ontsloten. Ook deze opzet sluit aan op de ontsluitingswijze van een groot deel van Johanniterveld.

Afbeelding 5: Indicatieve inrichting van het plangebied

4.1.3 Architectonische uitwerking van het stedenbouwkundig plan

De twee woningen aan het Lint zullen een andere uitstraling krijgen dan de drie woningen grenzend aan de wijk. Voor de Lintwoningen gelden de volgende uitgangspunten:

- Toepassen van T- of L-vorm of verschoven volumes.
- Bij voorkeur twee verschillende woningen, eventueel twee dezelfde woningen onderling 90 graden gedraaid.
- Bebouwing moet verwant zijn aan een agrarische woning/bebouwing, dit mag letterlijk maar mag ook door andere elementen worden bepaald.

- De verschijning van woningen wordt bepaald door type/vorm, materialisatie en gevelopbouw. Bij voorkeur zal één van deze aspecten verwant zijn aan de oorspronkelijke (agrarische) bebouwing.
- De goot wordt voor een deel op een hoogte van 3 m gerealiseerd, bijvoorbeeld aan één zijde, of een bouwdeel.
- Bomen, indien mogelijk en voldoende van kwaliteit, handhaven en inpassen.
- De 3 achterliggende woningen die aansluiten op de wijk bestaan uit een basiswoning van twee lagen en een kap. De goothoogte bedraagt maximaal 6 m en de bouwhoogte bedraagt maximaal 11 m.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

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

Het plangebied sluit aan de westzijde aan op 't Zand die een hoofdontsluitingsweg is voor dit deel van de wijk. Aan de zuidzijde wordt aangesloten op de Satijnvlinder die ter plaatse van het plangebied uitsluitend verkeer kent in de richting van 't Zand.

Gemotoriseerd verkeer
De beide woningen aan 't Zand worden vanaf deze hoofdontsluiting ontsloten. De drie woningen aan de insteek worden vanaf de Satijnvlinder ontsloten.

Fietsverkeer en Voetgangers
Aan de westzijde van 't Zand is een dubbelzijdig fietspad gesitueerd dat onderdeel uitmaakt van de fietspadenstructuur op wijkniveau. Het gebied is daarmee goed ontsloten voor fietsverkeer.

Langs 't Zand is ter plaatse van het plangebied geen voetpad gesitueerd. Het plangebied sluit aan op het achterliggende gebied. Daarin is langs de zuidzijde van de Satijnvlinder een eenzijdig voetpad gesitueerd. Alle insteekwegen hebben een inrichting volgens het principe "shared space". De nieuwe insteek zal volgens ditzelfde principe worden ingericht.

Openbaar vervoer
Aan 't Zand zijn op korte afstand van het plangebied bushaltes aanwezig. Met buslijn 4 is zowel Zuilen als station Utrecht Centraal te bereiken. Ook met openbaar vervoer is de locatie daarmee goed ontsloten.

4.2.2 Openbare ruimte en groen

De reeds aanwezige openbare ruimte wordt gehandhaafd. Dat geldt dus ook voor de aanwezige bermen langs de ontsluitingsstructuur, zij het dat een enkele doorsteek ten behoeve van de nieuwe kavels noodzakelijk is. De oostelijke insteek zal aan de zijde van de bestaande woningen zo nodig worden voorzien van afschermend groen en perkjes die de parkeerplaatsen compartimenteren.

Bij de ontwikkeling van de woonkavels zal worden bekeken of de op het perceel aanwezige bomen gedeeltelijk kunnen worden gehandhaafd. Hiertoe heeft een inventarisatie van de bomen plaatsgevonden (Bijlage 7). Uit deze inventarisatie blijkt dat de kwaliteit van de bomen overwegend redelijk tot slecht is. Het is de intentie om de bomenstructuur aan de waterkant te behouden en te verbeteren. De overige bomen in het plangebied zullen in beginsel worden gekapt en worden vervangen door een nieuwe en bestendige groenstructuur afgestemd op de toekomstige inrichting van het plangebied. Ten aanzien van de bomen die worden gekapt, zal door middel van herplant compensatie van de groenwaarde plaatsvinden.

4.2.3 Parkeren

Voor het bepalen van de noodzakelijk aantal parkeerplaatsen zijn de parkeernormen uit de Nota Stallen en Parkeren toegepast. Uit bijlage één bij deze nota, de Nota Parkeernormen Fiets en Auto blijkt, dat het plangebied onderdeel uitmaakt van gebied C1 Suburbaan. Voor woningen groter dan 130 m² bvo geldt een parkeernorm tussen de 1,5 en 1,75. Deze parkeernorm zal als uitgangspunt voor de definitieve uitwerking van het plangebied worden gebruikt. Het maximaal benodigd aantal parkeerplaatsen bedraagt (5 x 1,75) 9 stuks. Per woning worden 2 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd en er worden daarnaast in totaal 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

Het Besluit ruimtelijke ordening stelt in artikel 3.1.1.(onder f.) dat inzicht dient te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Bovendien dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van het besluit (tot vaststelling van het bestemmingsplan) de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen (3:2 AWB). In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van het onderzoek dat is verricht ten behoeve van de in dit plan mogelijk gemaakte ontwikkeling, zodat voldaan wordt aan de onderzoeksverplichtingen van het Besluit ruimtelijke ordening. Ten behoeve van de ontwikkeling van 't Zand 24 is onderzoek gedaan naar diverse aspecten.

5.2 Milieu-effectrapportage en Strategische Milieu Beoordeling

5.2.1 Kader

Enkele jaren geleden zijn er veranderingen opgetreden in de wettelijke bepalingen voor milieu-effectrapportages (Besluit m.e.r.). Voorheen kon worden volstaan met de conclusie dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde voor m.e.r.(-beoordeling) lag en dus geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling dient er een motivering te worden gegeven.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De ontwikkeling van het perceel 't Zand 24, zoals opgenomen in dit bestemmingsplan "Zand 24, Het Zand Oost", kan worden opgevat als "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen" als bedoeld in 11.2 van de D-lijst.

5.2.2 Conclusie

De in dit hoofdstuk beschreven onderzoeksresultaten voldoen niet alleen aan de onderzoeks-verplichting van het Besluit ruimtelijke ordening, maar kunnen ook worden opgevat als de vorm-vrije m.e.r.-beoordeling. Artikel 5, lid 1 van de "Europese richtlijn milieu-beoordeling projecten" geeft aan dat de opdrachtgever in "passende vorm" de in bijlage III bedoelde informatie verstrekt. Gelet op de aard van de nu voorgestelde ontwikkeling kan worden gesteld dat de "Kenmerken van het project", de "Plaats van het project" en de "Kenmerken van het potentiële effect" zo kleinschalig en niet significant voor de omgeving zijn dat met de in dit hoofdstuk beschreven kenmerken en gevolgen voldaan is aan de criteria van 'Bijlage III Europese richtlijn milieu-beoordeling projecten'.

Het in de volgende paragrafen beschreven onderzoek naar milieuaspecten geeft aan dat belangrijke nadelige milieugevolgen, als gevolg van de in deze motivering beschreven ontwikkeling, zijn uitgesloten. Er zijn geen significante effecten voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Geconcludeerd kan worden dat er geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk is.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Kader

Het plangebied ligt op een afstand van bijna 1 km van de spoorlijn Utrecht-Gouda en op een afstand van ruim 2 km van de rijksweg A12 en circa 1,7 km van rijksweg A2. De locatie ligt derhalve ruim buiten de zones van deze infrastructuur als bedoeld in de wet geluidhinder. Ook is de locatie niet gesitueerd binnen een zone van een industrieterrein. In deze paragraaf zal daarom niet nader op deze aspecten worden ingegaan.

5.3.2 Wegverkeerslawaai

Het plangebied ligt binnen de zone van de weg 't Zand. Ten behoeve van de in dit plan mogelijk gemaakte ontwikkeling is dan ook onderzoek verricht naar de gevolgen van het wegverkeer op 't Zand. Ten zuiden van het plan is de Satijnvlinder gelegen. Deze weg is bestemd en ingericht als 30 km/uur weg. De functie van deze wegen is uitsluitend de ontsluiting van de langs deze wegen gelegen functies. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is deze weg ook meegenomen in het onderzoek.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelastingen ten gevolge van 't Zand de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van de rooilijn van de twee toekomstige woningen langs 't Zand wordt overschreden. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 56 dB (inclusief aftrek artikel 110 Wgh). Derhalve moet er voor deze twee woningen een hogere grenswaarde procedure gevolgd worden voor wegverkeerslawaai afkomstig van 't Zand.

Ter plaatse van de drie overige woningen wordt er voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Het college kan een hogere waarde verlenen, volgens artikel 110a lid 5 Wgh, in die gevallen waarin de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting (vanwege de weg) van de uitwendige scheidingsconstructie van de betrokken woningen tot 48 dB:

a. onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel
b. overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

De voorkeursvolgorde voor het treffen van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting is op de eerste plaats bronmaatregelen (bijvoorbeeld beperken aantal voertuigen, toepassen ander wegdek of verlagen rijsnelheid), vervolgens overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen) en tot slot gevelmaatregelen.

Het treffen van bronmaatregelen is in de onderhavige situatie praktisch onuitvoerbaar en daarnaast financieel niet haalbaar. Het beperken van het aantal voertuigen is niet mogelijk. Het toepassen van een nog stiller wegdek zou een optie kunnen zijn. Er ligt echter al vrij recent een wegdek type met 'dunne deklagen B'. De geluidbelasting met dubbellaags ZOAB gaat met circa 1 dB naar beneden als gevolg van de betreffende weg. De voorkeursgrenswaarde wordt echter dan nog steeds overschreden. Daarnaast zullen de kosten daarvan bij de hogere waarde procedure afgewogen moeten worden tegen het bereikte resultaat voor de woningen (bezwaren van financiële aard).

Mogelijk kan in de toekomst de snelheid op 't Zand worden verlaagd van 50 naar 30 km/uur. Aspecten zoals veiligheid en verkeerskundige aspecten (doorstroming 't Zand) kunnen een bezwaar opleveren.

Het treffen van maatregelen in de overdracht zoals het plaatsen van een scherm is in de onderhavige situatie stedenbouwkundig niet wenselijk en daarnaast financieel niet haalbaar.

Geconcludeerd kan worden dat aan de bron of in de overdracht geen reële maatregelen kunnen worden genomen.

5.3.3 Hogere waardenbeleid gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht heeft beleid vastgesteld voor het vaststellen van een hogere grenswaarde in het kader van de Wgh. Dit beleid is vastgelegd in de rapportage 'Geluidnota Utrecht 2014-2018' van 11 februari 2014 en de notitie 'Geluidsaspecten bij planontwikkeling in de gemeente Utrecht' versie 7.3. In deze rapportages zijn aanvullende voorwaarden opgenomen in het geval in het kader van de ruimtelijke procedure een hogere waarde moet worden vastgelegd. Dat is het geval indien bij de woningen de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai. In de volgende opsomming zijn de belangrijkste voorwaarden voor deze specifieke situatie opgesomd:

Geluidsluwe gevel
De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;

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 het 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. Aanvullende eisen zijn:

- De minimale breedte van een gevel die als geluidsluw is bedoeld bedraagt 1,8m;
- De hoogte van de gevel die als geluidsluw is bedoeld bedraagt 2,6m;
- Aan de gevel die geluidsluw is, wordt minimaal 1 verblijfsruimte gesitueerd;
- In de geluidsluwe gevel moet ten minste 1 te openen raam of deur zitten.

5.3.4 Cumulatie van lawaai

Volgens hoofdstuk 3 van het Bouwbesluit dient de overeenkomstig NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied ten minste gelijk te zijn aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB, met een minimum van 20 dB. De cumulatieve geluidbelasting van het wegverkeer van 't Zand en de Satijnvlinder exclusief de aftrek ex. Artikel 110g Wgh, bedraagt maximaal 61 dB ter plaatse van de rooilijn van de twee toekomstige woningen langs 't Zand.

Ook bij twee woningen op de tweedelijns bebouwing van het plan wordt de maximale geluidbelasting van 53 dB overschreden. Derhalve dienen er extra geluidwerende voorzieningen bepaald te worden voor deze woning om aan het maximale binnenniveau van 33 dB te kunnen voldoen.

5.3.5 Conclusie

Het aspect geluid levert geen belemmeringen voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling. Er dient een hogere waarde te worden verleend voor de twee woningen aan 't Zand.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Kader

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans aan op een ongeluk. De norm voor het PR is 10-6/jaar.

Het groepsrisico geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte kan overlijden ten gevolge van een calamiteit. Voor het Groepsrisico is een zogenaamde oriënterende waarde vastgesteld. Van deze waarde kan onder voorwaarden worden afgeweken.

Het lokale verkeer van gevaarlijke stoffen wordt in het kader van de routeringsregeling geregeld via jaarlijks door vervoerders aan te vragen ontheffingen. De omvang van dit lokale transport is zo gering dat de norm voor PR niet bereikt wordt en het GR ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

Er liggen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen binnen de invloedzone van een bedrijf (binnen of buiten het plangebied) dat onder de Bevi-regeling valt.

Het plaatsgebonden risico vanwege transport valt binnen de spoorzone, de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt met de beperkte uitbreiding van gevoelige functies in dit bestemmingsplan niet overschreden.

Met de beperkte nieuwe ontwikkelingen van dit bestemmingsplan wordt het PR en het GR hiervan niet verhoogd.

5.4.2 Conclusie

Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Kader

Artikel 5.16 Wet milieubeheer geeft een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen, zoals bij bestemmingsplannen. Luchtkwaliteitseisen vormen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, 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).
Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten, dat erop is gericht om in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) de luchtkwaliteit te verbeteren.

De vijf nieuw te realiseren woningen passen binnen het in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) genoemde 'In Betekenende Mate – project' (IB-nr. 1310 "Ontwikkeling Leidsche Rijn"). Op grond van artikel 5.16, lid 1 onder d van de Wet milieubeheer kan dus gesteld worden dat luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering vormen bij de te nemen relevante ruimtelijke besluiten voor de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan.

5.5.2 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit levert geen belemmeringen op voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling.

5.6 Bodemkwaliteit

5.6.1 Kader

Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

a. Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet de bodem direct worden gesaneerd.
b. Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten worden gesaneerd als er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Dit gebeurt functiegericht en kosteneffectief.

Tevens is nieuwbouw op een geval van ernstige bodemverontreiniging niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.

Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

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

Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet rekening gehouden worden met nabij gelegen grondwaterverontreinigingen. Als er in de invloedssfeer van de onttrekking een verontreiniging aanwezig is moeten hiervoor in een saneringsplan voldoende tegenmaatregelen worden beschreven.

5.6.2 Bodemkwaliteit plangebied

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van 't Zand 24 te Utrecht is vastgelegd in een verkennend bodemonderzoek (Grondslag, Verkennend bodemonderzoek 't Zand 24 te Utrecht, rapportnummer 24963, Kamerik, 20 april 2016).

Mestput en voormalige drijfmestput
De gestelde hypothese, dat ter plaatse van de mestput en voormalige drijfmestput verhogingen aan zware metalen in het grondwater worden verwacht, is bevestigd. Zowel bij de mestput als bij de voormalige drijfmestput zijn in het grondwater verhogingen aan zware metalen aangetoond. Ter plaatse van de voormalige drijfmestput zijn lichte verhogingen aangetoond. Ter plaatse van de mestput zijn matige verhogingen aan koper en nikkel aangetoond.

Voormalige bovengrondse tank
De hypothese dat ter plaatse van de voormalige bovengrondse tank verhogingen aan minerale olie kunnen voorkomen is niet bevestigd. Er zijn in de boven- en ondergrond geen verhogingen aan minerale olie aangetoond.

Puinpad
Het puinpad richting de varkensschuur bestaat voornamelijk uit baksteen en beton. In lichte mate is ook asfalt en glas aangetroffen. Door de grote hoeveelheid aan groot puin is het niet gelukt om handmatig meerdere inspectiegaten te maken. Het pad is niet verdacht op asbest. In het pad komen grote brokken puin voor.

Overig terreindeel

De gestelde hypothese, dat op het overig terreindeel enkel verhogingen aan bestrijdingsmiddelen (OCB's) kunnen worden verwacht is niet bevestigd. In grond zijn hooguit lichte verhogingen aangetoond. Er zijn geen verhogingen aan bestrijdingsmiddelen aangetoond.

5.6.3 Aanbevelingen

Drijfmestput
Naar aanleiding van de aangetoonde matige verhogingen aan koper en nikkel in het grondwater wordt aanbevolen om enkele peilbuizen bij te plaatsen. Vastgesteld dient te worden wat de omvang van de verontreiniging is en er dient te worden vastgesteld of het bij matige verhogingen blijft en dat er niet onverhoopt ook sterke verhogingen aanwezig zijn.

Puinpad
Doordat ter plaatse van het puinpad een grote hoeveelheid puin is aangetroffen wordt aanbevolen om in overweging te nemen, een asbestonderzoek conform NEN 5897 (asbest in puin) uit te voeren. Aangezien ter plaatse veel puin aanwezig is zal voor het onderzoek de inzet van materieel (kraan) nodig zijn.

Overig terrein
Aanbevolen wordt om de grond die tijdens de bouw vrijkomt te hergebruiken binnen de perceelsgrenzen. Indien dit niet mogelijk is kan de grond op basis van dit rapport worden afgevoerd naar een grondbank of -depot. Als de grond wordt afgevoerd voor hergebruik elders, is (normaliter) eerst een keuring nodig conform het Besluit Bodemkwaliteit.

De gemeente Utrecht beschikt over een bodemkwaliteitskaart. Dat betekent dat in sommige gevallen hergebruik mogelijk is zonder aanvullend onderzoek.

5.6.4 Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit levert geen belemmeringen voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling. Wel dient in het kader van de omgevingsvergunningen nader onderzoek plaats te vinden naar de matige verontreinigingen in het grondwater bij de drijfmestput en een asbestonderzoek ter plaatse van het aanwezige puinpad.

Aan Grondslag is gevraagd om een inschatting te maken van de saneringskosten indien een 'worst case'-scenario zou worden geconstateerd in het nader bodemonderzoek. Uit een mail van Grondslag van 8 maart 2017 blijkt dat die kosten, de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg zullen staan.

5.7 Duurzaamheid

5.7.1 Kader

De gemeente Utrecht heeft in haar milieubeleidsplan (MBP) op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd. In het MBP is opgenomen dat Utrecht in 2030 CO2-neutraal 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.

5.7.2 Conclusie

Ontwikkelingen binnen de kaders van dit bestemmingsplan zullen getoetst worden aan het beleid van de gemeente met betrekking tot klimaat en duurzaamheid.

De ontwikkellocatie biedt geen specifieke kansen voor extra energiebesparingen. Voldaan zal moeten worden aan de wettelijke EPC uit het Bouwbesluit.

5.8 Flora en fauna

5.8.1 Kader

Per 1 januari 2017 is de huidige Flora- en faunawet samen met de Boswet en Natuurbeschermingswet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). De natuur in Nederland wordt door de Wnb beschermd vanuit twee invalshoeken: bescherming van gebieden en bescherming van soorten. In de Wnb blijft de bescherming van Natura 2000-gebieden vrijwel hetzelfde. De bescherming van Beschermde Natuurmonumenten komt te vervallen. Wel kunnen provincies ervoor kiezen om deze gebieden alsnog te beschermen via het provinciale beleid. De provincie voegt dan gebieden toe aan de Ecologische hoofdstructuur (EHS) / het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of wijst ze aan als bijzonder provinciaal natuurgebied of – landschap. Onder de Wet natuurbescherming vervallen de voormalige tabellen 1, 2 en 3 (Flora- en faunawet) waarin de beschermde soorten zijn opgenomen. Tevens zijn er circa 200 soorten niet langer beschermd en worden enkele bedreigde soorten toegevoegd. De soortenbescherming binnen de Wnb is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitat-richtlijnsoorten en andere soorten. Voor alle beschermde soorten geldt een ontheffingsplicht. Het bevoegd gezag (de provincie) kunnen voor de soorten die zijn opgenomen in het 'beschermingsregime andere soorten' vrijstellingsbesluit nemen en hierin onderscheid maken tussen meer en minder strikt beschermde soorten. Om te bepalen of er mogelijk schadelijke gevolgen zijn voor beschermde natuurwaarden in het plangebied is ecologisch onderzoek (Watersnip Advies, Ecologisch Onderzoek 't Zand 24 Utrecht, 16A058 Eindrapportage, Reeuwijk, april 2018).

5.8.2 Flora en fauna in het plangebied

Het onderzoek is uitgevoerd in 2016 toen de oude natuurwetgeving nog van kracht was. Daarom wordt in onderstaande samenvatting nog de terminologie en verwijzingen naar die wetgeving gebruikt. In paragraaf 5.8.3 worden de gevolgen van de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming samengevat.

Het plangebied heeft geen directe relatie met beschermde gebieden (Natura2000, beschermde natuurmonumenten, (P)EHS gebieden of ecologische verbindingszones). Het plangebied is niet geschikt als foerageergebied voor de doelsoorten van de nabij gelegen Natura2000-gebieden, vanwege de ligging binnen de bebouwde kom en de hoge cultuurdruk. Schade aan Natura2000-doelsoorten is derhalve niet aan de orde.

Voor de algemeen beschermde soorten (Groene kikker, Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander, Haas en Egel) geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting een vrijstelling van de Flora- en faunawet . Er hoeft voor deze soorten geen ontheffing aangevraagd te worden. Wel dient voor deze soorten de algemene zorgplicht in acht genomen te worden.

Indien bomen en struiken verwijderd worden, dient dit bij voorkeur buiten het broedseizoen van vogels te gebeuren, zodat overtreding van de Flora- en faunawet wordt voorkomen. Het broedseizoen loopt globaal van 15 maart tot 15 juli. De Flora- en faunawet hanteert echter geen standaard periode voor het broedseizoen; van belang is of een nest bewoond is. Indien een bewoond nest wordt aangetroffen, mogen er geen werkzaamheden uitgevoerd worden die het nest verstoren. Voor aanvang van werkzaamheden tijdens het broedseizoen dient een ter zake kundige een inspectie uit te voeren ten aanzien van eventuele broedende vogels.

In de stal van de boerderij is een huismussennest aangetroffen. De nesten van de Huismus zijn jaarrond beschermd. De aanwezigheid van nesten van de Gierzwaluw, ook jaarrrond beschermd, kunnen nog niet geheel worden uitgesloten. Met name het pannendak van de woning is eventueel geschikt als broedlocatie. Geadviseerd wordt om in het voorjaar van 2017 onderzoek te laten verrichten naar de aanwezigheid van huismussen en gierzwaluwen. Het onderzoek naar de Huismus bestaat uit tweemaal een veldbezoek in de juiste periode van 10 maart t/m half mei. Onderzoek naar de Gierzwaluw bestaat uit drie veldbezoeken in de periode van 1 juni t/m 15 juli.

Er zijn geen streng beschermde vissoorten aangetroffen in de sloot langs het plangebied. Uit de bureaustudie blijkt dat de Kleine modderkruiper (Flora- en faunawet tabel 2), Bittervoorn en Grote modderkruiper (beide Flora- en faunawet tabel 3) voorkomen in de omgeving van het plangebied (0-1 km). Op basis van de inventarisatie en de biotoopkenmerken kan de aanwezigheid van deze streng beschermde vissoorten worden uitgesloten.

Er zijn tijdens de inventarisatie geen streng beschermde amfibieën aangetroffen. Uit de bureaustudie blijkt dat de streng beschermde Rugstreeppad (Flora- en faunawet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV, Rode lijst status 'gevoelig') en de Heikikker (Flora- en faunawet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV, Rode lijst status 'thans niet bedreigd') voorkomen in de omgeving van het plangebied (1-5 km). Voor de Heikikker is geen geschikt leefbiotoop aanwezig binnen het

plangebied. Deze soort wordt niet verwacht binnen het plangebied. Voor de Rugstreeppad geldt dat het huidige plangebied niet geschikt is als leefgebied. Op het moment dat er werkzaamheden plaatsvinden en er zand braak komt te liggen kan het gebied mogelijk wel geschikt worden voor deze soort. Op dat moment dient voorkomen te worden dat de soort zich vestigt binnen het plangebied. Gedurende het voortplantingsseizoen, globaal van april – juli, dient het ontstaan van plassen en poelen in bijvoorbeeld bandensporen voorkomen te worden. Als zandhopen voor langere tijd ongebruikt blijven liggen dienen deze ingezaaid te worden met een grasmengsel, zodat eventuele rugstreeppadden zich niet voor de winterperiode (oktober-april) kunnen ingraven.

Uit de bureaustudie blijkt dat de streng beschermde Ringslang (Flora- en faunawet tabel 3, Rode lijst status 'kwetsbaar') voorkomt in de omgeving van het plangebied (1-5 km). Binnen het plangebied is echter geen geschikt leefgebied voor deze soort aangetroffen. Deze soort wordt op basis hiervan binnen het plangebied niet verwacht.

Er zijn geen streng beschermde grondgebonden zoogdieren aangetroffen binnen het plangebied. Deze worden ook niet verwacht.

Uit de bureaustudie blijkt dat verschillende streng beschermde vleermuissoorten voorkomen in de omgeving van het plangebied, zoals Gewone- en Ruige dwergvleermuis, Baardvleermuis, Kleine dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse dwergvleermuis, Gewone grootoorvleermuis, Tweekleurige vleermuis en Watervleermuis (alleen Flora- en faunawet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV). Binnen het plangebied zijn verblijfplaatsen aangetroffen van vleermuizen. Deze bevinden zich nabij het dak van de woning. De elzen aan de noordkant van het plangebied langs de sloot zijn belangrijk als foerageerroute, in combinatie met deze sloot en hebben een relatie met de aanwezigheid van de verblijfplaatsen in de woning. Om meer zekerheid te krijgen over de aard van de verblijfplaatsen (zomer,- voortplantings,- paar,- of winterverblijf) en de vleermuissoort die er gebruik van maakt, dient jaarrond onderzoek plaats te vinden. Dit onderzoek bestaat uit vier veldbezoeken in de periode van april – oktober.

Belangrijk hierbij op te merken is dat het alleen om de huidige boerderij en elzen gaat. In de rest van het plangebied geldt dat de ontwikkelingen, op basis van dit ecologisch onderzoek, zonder bezwaren kunnen worden doorgezet.

5.8.3 Gevolgen Wet natuurbescherming en vervolgonderzoek.

Voor de mogelijk aanwezige beschermde soorten Gierzwaluw, Huismus (beide wnb-vrl) en vleermuizen (wnb-hrl) zijn er geen veranderingen in het kader van de Wet Natuurbescherming. De conclusies blijven onveranderd van kracht.

Voor deze soorten is aanvullend onderzoek gedaan om aanwezigheid te kunnen vaststellen of uitsluiten. Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat er geen huismussen meer broeden op deze locatie, er geen gierzwaluwen zijn aangetroffen en geen vaste rust- of verblijfplaatsen van vleermuizen zijn aangetroffen. De sloot met bomen er direct naast kan gezien worden als een foerageerroute voor vleermuizen. Sloot en bomen blijven bestaan in het plan dan wel vindt er bij kap herplant plaats. Bij eventuele kap van bomen langs de watergang vindt tijdig herplant plaats, zodat het biotoop voor vleermuizen hier altijd in stand en functioneel blijft. Er zal dan geen schade optreden. Mitigerende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Het heeft evenwel de voorkeur de bestaande bomen te handhaven en de elzen om te vormen tot knotbomen, met een hoogte van min. 2 meter. Er hoeft geen ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming te worden aangevraagd.

5.9 Water

5.9.1 Kader

De Waterparagraaf is een verplicht onderdeel van een ruimtelijk plan en vormt een wezenlijk element in het gehele watertoetsproces. Het fungeert als een instrument waarin de waterhuishoudkundige gevolgen van een plan inzichtelijk worden gemaakt, de gemaakte afwegingen expliciet en toetsbaar worden vastgelegd en het wateradvies van de waterbeheerder wordt opgenomen. 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.

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 waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd.

5.9.2 Beleidskader

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 waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc.;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, etc.;
- Gemeentelijk beleid: Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019;
- Waterschapsbeleid: Waterbeheerplan 2010-2015, Beleidsregels 2010 Keur 2009, Keur.

De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en het transport van afvalwater, het inzamelen en verwerken van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast. Het actuele beleid hiervoor is vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. De ontwerpeisen zijn opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte, onderdeel riolen, rioolgemalen en drainage (versie 2014.01, uitgave december 2014, www.utrecht.nl). Daarnaast stelt de gemeente eisen aan het ontwerp van watergangen waarvan zij eigenaar of beheerder is of wordt.

Het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft de zorg voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater in het plangebied. Het beleid en de regels van het waterschap zijn vastgelegd in diverse wetten en verordeningen. De belangrijkste verordening is de keur (www.hdsr.nl).

5.9.3 Betrokken partijen

In dit watertoetsproces participeren de volgende partijen:

Aanvrager:
- Gemeente Utrecht, Bureau Negentien - Woningbouw

Opsteller:
- Van Winden Property Consult bv
- Gemeente Utrecht, Stadswerken - IBU Stadsingenieurs

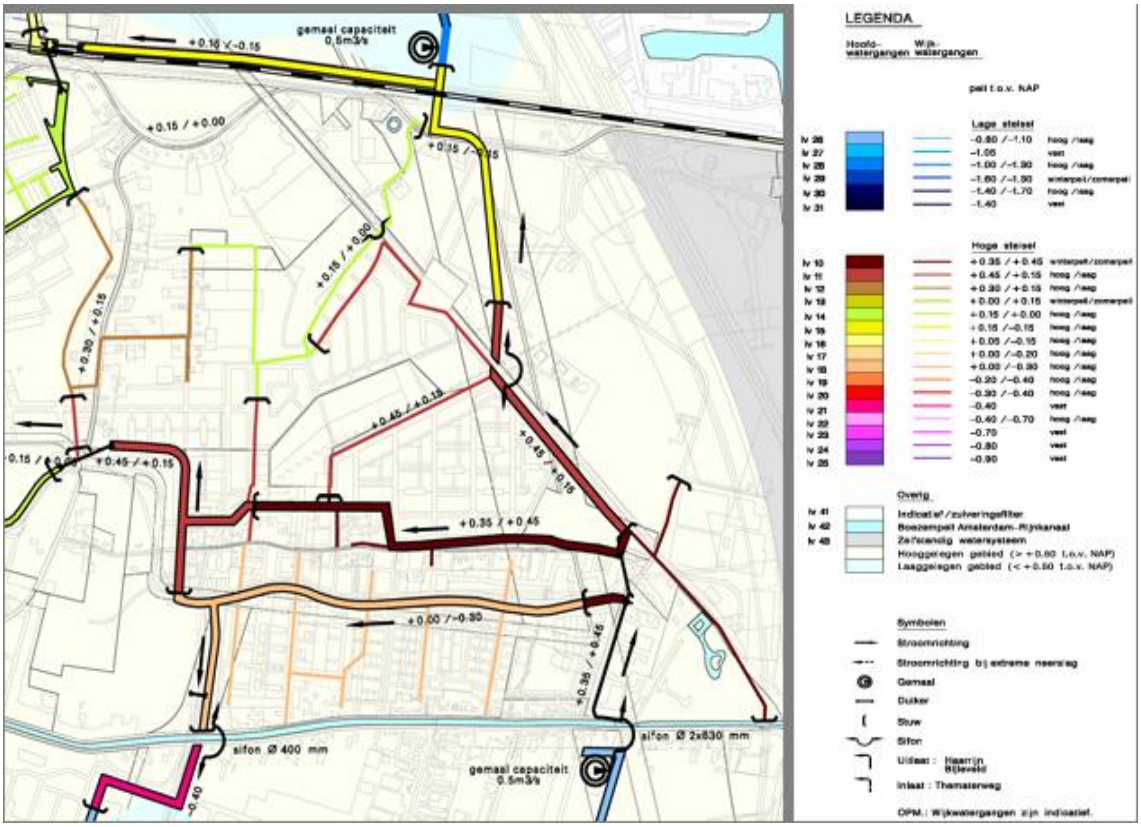
Toetser:
- Waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (beheerder oppervlaktewater)2
- Gemeente Utrecht, Stadswerken – Stedelijk Beheer (beheerder riolering, oppervlaktewater)

5.9.4 Locatie plangebied

Het plangebied bevindt zich net ten oosten van de lintbebouwing langs de straat “Het Zand”. Het plangebied omvat het kadastrale perceel sectie V, nummer 274. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de berm langs 't Zand, de perceelgrens aan de noordzijde, alsmede de perceelgrens aan de oostzijde (die tevens de perceelgrenzen vormt van Satijnvlinder 30, 32 en 34) en tot slot de berm van de Satijnvlinder. Aan de zuidoostzijde behoort een klein deel van de berm langs de Satijnvlinder eveneens tot het plangebied. Op deze wijze kan de aansluiting op de Satijnvlinder binnen dit bestemmingsplan worden geregeld (zie afbeelding 1, paragraaf 1.3).

5.9.5 Oppervlaktewater

Het watersysteem Parkwijk –Het Zand - Langerak is onderdeel van het 'Hoge stelsel Noord' (zie afbeelding 6). De primaire of hoofdwatergang ten noorden en westen van het plangebied bevindt zich langs de Dudoksingel in het westen en ten zuiden van de Vogelvlinderweg in het zuiden (peilgebied NAP +0.30/+0.15 m), de beschermingszone aan weerszijden van watergangen is vastgelegd in de legger en bedraagt 5. Aan de noordzijde van het plangebied ligt een wijkwatergang in hetzelfde peilgebied. Dit is een tertiaire watergang met een beschermzone van 2m aan weerszijden. Vanuit watergang beheer is het gewenst dat de gronduitgifte/perceelgrens op de waterlijn komt te liggen. Water mag niet uitgegeven worden. Een onderhoudsstrook van twee meter moet vrij blijven van obstakels en bereikbaar blijven voor onderhoud.



Afbeelding 6: geschematiseerd hoofdwatersysteem Parkwijk – Langerak (bron: Actualisatie basiskaart-2007)

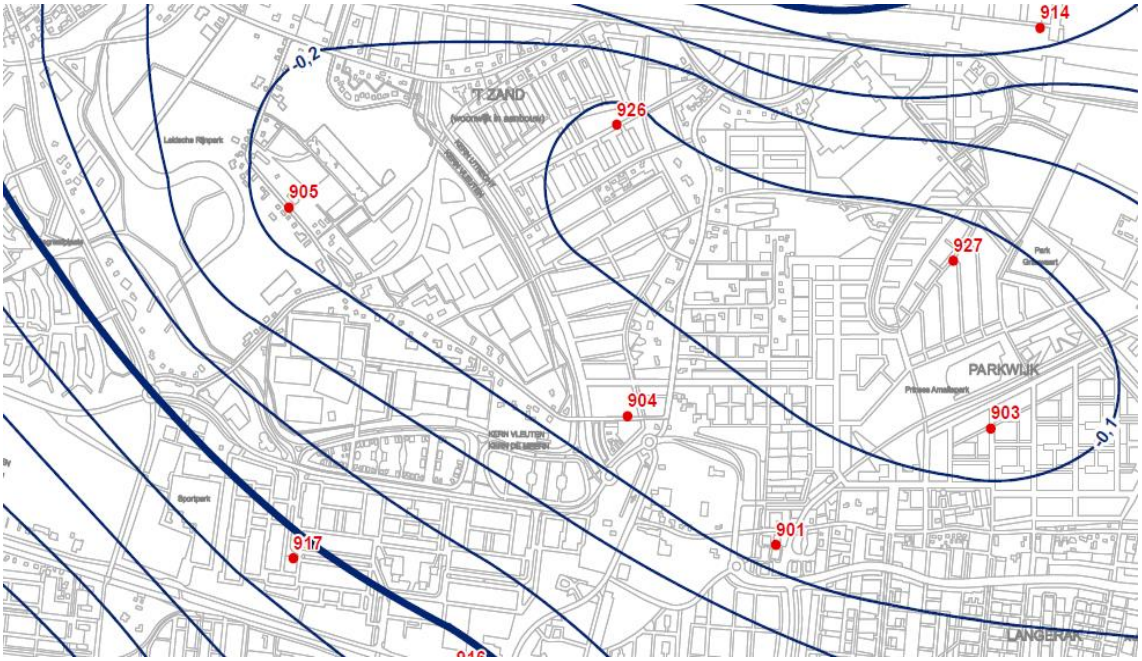
5.9.6 Grondwater

Eerste watervoerend pakket

Het langjarige grondwaterregime in de diepere ondergrond wordt gereguleerd door de grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket (1WVP). De gemeente Utrecht beschikt sinds 1962 over een peilbuizenmeetnet en sinds 2002 worden de grondwaterstanden automatisch tweemaal per dag geregistreerd en opgeslagen door dataloggers. De langjarige grondwaterstanden van het 1WVP zijn afgeleid uit de dichtstbijzijnde peilbuizen en vastgelegd in de 'Grondwatercontourkaart gemeente Utrecht' (versie 09-10- 2012).

Op basis van deze kaart wordt voor het plangebied de volgende gemiddelde grondwaterstanden en seizoens-variatie verondersteld: droge periode (GLG) = NAP -0.30 m, natte periode (GHG) = NAP +0,20 m en gemiddeld (GGG) = NAP -0.10 m.

De grondwaterstroming in het omvangrijke plangebied varieert sterk als gevolg van de lokale geohydrologische situatie en is ten noorden van het spoor noordoostelijk en ten zuiden van het spoor Utrecht-Gouda zuidwestelijk gericht.



Afbeelding 7: isohypsen gemiddeld grondwaterregime - GGWS (bron: GU, Grondwatercontourkaart 09-10-2012)

Freatisch pakket
De momentane, freatische grondwaterstand is afhankelijk van het neerslagverloop, de bodemopbouw en de aard en omvang van afwatering- en ontwateringsvoorzieningen. Slecht doorlatende lagen als klei en veen belemmeren de interactie met het 1WVP en kunnen een lokale schijngrondwaterstand creëren.

Drooglegging en ontwateringsdiepte
De drooglegging, het verschil tussen maaiveld en streefpeil, dient conform de norm van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden minimaal 1,0 m te zijn. De ontwateringsdiepte, het hoogteverschil tussen maaiveld en de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG), dient conform de norm van de gemeente Utrecht minimaal 0,7 m te bedragen.

Onttrekkingen
De provincie Utrecht stelt met het strategische grondwaterbeleid de kaders vast voor de uitvoering van het grondwaterbeheer door de waterschappen. Het waterschap is bevoegd gezag voor het verstrekken van vergunningen of het behandelen van meldingen ten behoeve van grondwateronttrekkingen (afhankelijk van hoeveelheden).

5.9.7 Riolering

Afvalwater
De inzameling en het transport van het afvalwater vindt plaats met een apart vuilwaterstelsel. Er ligt een dwa riolering in 't Zand en er ligt een eindstreng in de Satijnvlinder ter hoogte van nr 31. Beide stelsels voeren de droogweerafvoer onder vrijverval af naar een lokaal rioolgemaal dat het afvalwater (via een doorvoergemaal) naar de rwzi Leidsche Rijn verpompt.

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

De inzamelleidingen voor de HWA en de DWA dienen op eigen terrein te worden aangelegd. De diameter, hoogteligging en de exacte locatie van de aansluitingen dienen afgestemd te worden met Stedelijk Beheer van de gemeente Utrecht.

5.9.8 Watercompensatie

Om de versnelde afvoer van hemelwater naar het oppervlaktewater te voorkomen, kan het water

A. worden geïnfiltreerd in de bodem (voorkomen van versnelde afvoer)

B. of er kan gekozen worden om waterberging aan te leggen (compensatie).

A. Infiltreren
Bij het berekenen van de bergingscapaciteit voor infiltratievoorzieningen wordt uitgegaan van 45 mm per m^2 afgekoppeld verhard oppervlak.

Voor meer informatie over de richtlijnen voor groene daken en infiltratievoorzieningen zie het Handboek Watertoetsproces: www.hdsr.nl/watertoets

B. Compensatie door graven van open water
Toename van verhard oppervlak voor dit plangebied is niet opgenomen in de actualisatie van het bestemmingsplan "Het Zand".

Om rekening te houden met de klimaatontwikkelingen (klimaatadaptie) is het voorstel om zoveel mogelijk hemelwater in het plangebied vast te houden. De berm aan de zuidzijde van het plangebied moet gebruikt worden voor de bermafwatering en bij voorkeur net als in de rest van de Satijnvlinder in de vorm van een wadi. De berm aan de westzijde van het plangebied dient ook ingericht te worden voor bermafwatering. De volgende maatregelen kunnen ook worden toegepast als watercompensatie maatregel indien dat noodzakelijk blijkt:

- De parkeerplaatsen kunnen worden voorzien van halfverharding (grasbetontegels);
- Het hemelwater wordt zichtbaar, dus bovengronds via open goten, afgevoerd. Hierdoor besparen we op de gemeentelijke (beheer)kosten voor de aanleg van een regenwaterbuis (HWA-riool). Ook vergroten de open goten de beleving van water;
- Platte daken kunnen worden uitgevoerd in vegetatiedaken;
- De watergang aan de noordzijde kan verbreed worden;
- Er kan een natuurvriendelijke oever worden toegepast.

5.9.9 Boringsvrije zone

Het plangebied ligt in de boringsvrije zone Leidsche Rijn. De boringsvrije zone is een zone rondom de grondwaterwinning Leidsche Rijn. Deze grondwaterwinning is de bron van de drinkwatervoorziening voor o.a. de gemeente Utrecht. In de boringsvrije zone beschermt een ondergrondse kleilaag de onderliggende waterwinning.

Om te voorkomen dat een kleilaag die de onderliggende waterwinning beschermt, wordt doorboord en ter bescherming van de grondwaterkwaliteit voor de drinkwatervoorziening stelt de provincie Utrecht in haar Provinciale Milieu Verordening 2013 (PMV) in art 19 t/m 22 dat een aantal activiteiten aan voorschriften is gebonden. Het betreft onder andere een verbod op boor-, grond- en funderingswerkzaamheden dieper dan 40 meter onder het maaiveld en het toepassen van bodemenergiesystemen. Onder voorwaarden zijn vrijstellingen op dit verbod mogelijk.

Daarnaast geldt voor iedereen de bijzondere zorgplicht (artikel 4 van de PMV 2013). Dit houdt in dat verontreiniging van het grondwater moet worden voorkomen of, voor zover het niet kan worden voorkomen, zoveel mogelijk moet worden beperkt of ongedaan gemaakt.

5.9.10 Conclusie

Wateropgave
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn bij een verhardingstoename van meer dan 500 m2 maatregelen vereist (administratieve ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

Binnen het plangebied is geen watercompensatie nodig, omdat er geen verhardingstoename is van meer dan 500 m^2. In het bestemmingsplan biedt wordt rekening gehouden met klimaatontwikkelingen (klimaatadaptie). Er wordt een natuurvriendelijke oever gerealiseerd bij de sloot en er worden bovengrondse open goten gerealiseerd. Verder wordt gedacht aan het toepassen van halfverharding (grasbetontegels) voor de parkeerplaatsen.

5.10 Archeologie

5.10.1 Kader

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

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.

5.10.2 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.

5.10.3 Gemeentelijke archeologische waardenkaart

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

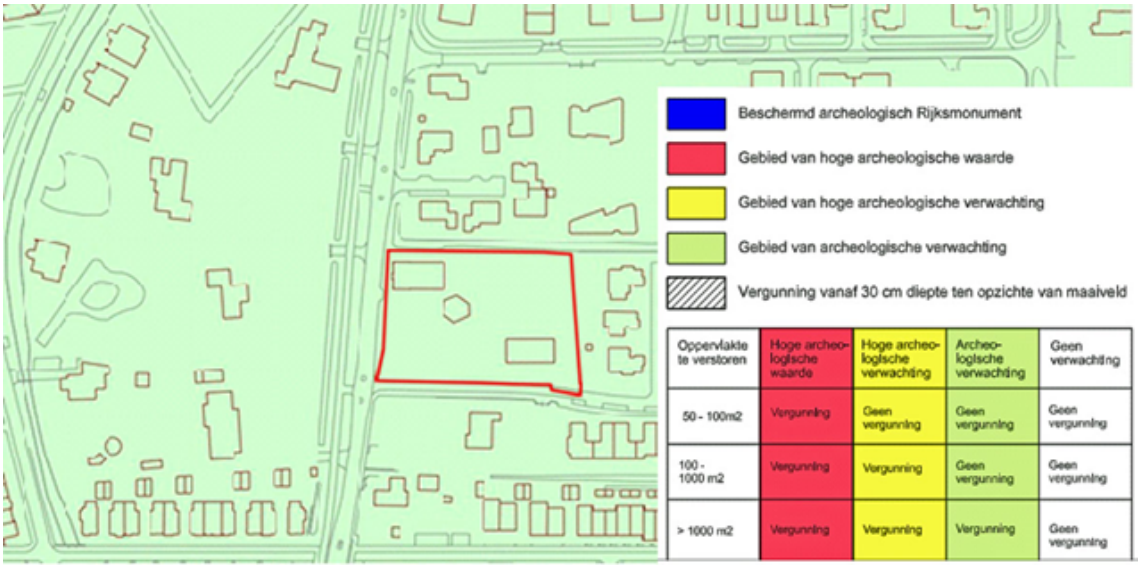
Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische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

Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m2 en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch

onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn (er wordt een middelhoge tot hoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager (er wordt een middelhoge dichtheid aan archeologische vondsten of sporen verwacht). Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1000 m2 en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

5.10.4 Archeologie in het plangebied

Het plangebied "Zand 24, Het Zand Oost" bevindt zich op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een gebied van archeologische verwachting. De archeologische situatie zal, conform de situatie in de directe omgeving, naar verwachting geen beperking opleveren voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Momenteel zijn definitieve bouwplannen echter nog niet bekend.



Afbeelding 8: Archeologische waardenkaart (plangebied binnen rode contour)

5.10.5 Conclusie

Het plangebied 't Zand 24 ligt in een gebied met een archeologische verwachting. Hiervoor geldt, dat voor bodemingrepen groter dan 1.000 m2 en een diepte van 50 cm beneden maaiveld archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd en een archeologievergunning verplicht is. Informatie hierover kan worden verkregen bij de gemeentelijke archeologen en op de website van de gemeente Utrecht.

Het ontbreken van bouwplannen maakt het gericht uitvoeren van archeologisch onderzoek niet mogelijk. Daarom zal de beschermende archeologische dubbelbestemming uit het vigerende bestemmingsplan worden gehandhaafd. In het kader van de omgevingsvergunning zal het onderzoek dienen te worden uitgevoerd.

Indien bij uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische zaken worden aangetroffen, dient melding van de desbetreffende vondsten bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed c.q. de afdeling Stedenbouw en Monumenten, Team Cultuurhistorie, 030-2863990 te worden gedaan.

5.11 Milieuhinder

5.11.1 Kader

Er wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor de stad Utrecht, maar er dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving. Het kan gaan om de mogelijke hinder van een nieuw te vestigen bedrijf op bestaande woningen zowel als om nieuwe woningen naast een bestaand bedrijf.

5.11.2 Plansituatie en conclusie

De risicokaart van de provincie geeft geen bedrijven in de omgeving van het plangebied aan. Ook zijn er geen kabels of leidingen aanwezig. Er valt dan ook geen onacceptabele hinder te verwachten op de nieuwe woningen. Ook in aangrenzende gebieden bevinden zich geen bedrijven waarvan onacceptabele hinder zou kunnen worden ervaren.

5.12 Gezondheid

Utrecht groeit. Op verschillende plekken in de stad wordt er 'verdicht'. Ook in Leidsche Rijn zijn er nog een aantal plekken waar woningen gebouwd kunnen worden. Het plangebied: Het Zand 24 is zo'n locatie en voor gezond wonen en leven geschikt. De afstanden tot rijkswegen en spoor zijn voldoende om op deze locatie prettig te wonen. De weg; Het Zand is wel een 50 km weg, de woningen aan Het Zand zullen dan ook te maken krijgen met een hogere geluidsbelasting. In een ideale situatie zal dit in de toekomst een 30 km weg worden om zo minder geluidsbelasting te krijgen, waardoor de gezondheid van de bewoners goed wordt beschermd.

Groen heeft een positief effect op de gezondheid van mensen en werkt klimaat adaptief. Groen reduceert stress, bevordert herstel van ziekte, stimuleert tot bewegen, geeft de mogelijkheid om tot rust te komen/ om te ontspannen, zorgt voor schaduw, verkoelt de lucht, zorgt voor waterberging en draagt bij aan biodiversiteit. Bij voorkeur is in elke straat groen aanwezig, waarbij diversiteit van het groen van belang is. Het toevoegen van alleen gras heeft een minder positief effect op de gezondheid in vergelijking met een gebied, waar zowel gras, bomen en andere vormen worden geplaatst. Het zou daarom goed zijn om ook in het plangebied groen toe te voegen, in zowel de tuinen, als in de openbare ruimte/ toegang tot de woningen. Daarbij kan groen op deze plek kan de groenstructuur langs Het Zand versterken.

Verschillende voorzieningen als sportverenigingen, scholen en openbaar vervoer zijn op loop en fietsafstand. Dit zorgt ervoor dat de gezonde mobiliteit wordt bevorderd. Daarbij liggen het Maximapark en het Prinses Amaliapark op loopafstand. Ook voor meer kwetsbare groepen, zoals gezinnen met jonge kinderen is deze locatie daarom geschikt. De gezondheid van de nieuwe bewoners wordt hier beschermd en bevorderd en daarbij is het mogelijk om hier prettig te wonen.

5.13 Conclusie

Het in de vorige paragrafen beschreven onderzoek naar milieuaspecten geeft aan dat belangrijke nadelige milieugevolgen, als gevolg van de in deze motivering beschreven ontwikkeling, zijn uitgesloten. Er zijn geen significante effecten voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

Ontwikkelingen binnen de kaders van dit bestemmingsplan zullen getoetst worden aan het beleid van de gemeente met betrekking tot klimaat en duurzaamheid. De ontwikkellocatie biedt geen specifieke kansen voor extra energiebesparingen. Voldaan zal moeten worden aan de wettelijke EPC uit het Bouwbesluit.

De aspecten geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit levert geen belemmeringen voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling.

Het aspect bodemkwaliteit levert geen belemmeringen voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling. Wel dienen in het kader van de omgevingsvergunningen nader onderzoek plaats te vinden naar de matige verontreinigingen in het grondwater bij de drijfmestput en een asbestonderzoek ter plaatse van het aanwezige puinpad.

In het kader van het onderzoek naar flora en fauna zijn geen streng beschermde vissoorten, amfibieën, vogels, grondgebonden zoogdieren aangetroffen. Uit de bureaustudie blijkt dat verschillende streng beschermde vleermuissoorten kunnen voorkomen in de omgeving van het

plangebied. Binnen het plangebied zijn verblijfplaatsen aangetroffen van vleermuizen. Deze bevinden zich nabij het dak van de woning. De elzen aan de noordkant van het plangebied langs de sloot zijn belangrijk als foerageerroute. Om meer zekerheid te krijgen over de aard van de verblijfplaatsen (zomer,- voortplantings,- paar,- of winterverblijf) en de vleermuissoort die er gebruik van maakt, dient jaarrond onderzoek plaats te vinden. Dit onderzoek bestaat uit vier veldbezoeken in de periode van april – oktober.

Voor de Rugstreeppad geldt dat het huidige plangebied niet geschikt is als leefgebied. Op het moment dat er werkzaamheden plaatsvinden en er zand braak komt te liggen kan het gebied mogelijk wel geschikt worden voor deze soort. Op dat moment dient voorkomen te worden dat de soort zich vestigt binnen het plangebied.

In de stal van de boerderij is een huismussennest aangetroffen. De nesten van de Huismus zijn jaarrond beschermd. De aanwezigheid van nesten van de Gierzwaluw, ook jaarrrond beschermd, kunnen nog niet geheel worden uitgesloten. Het onderzoek naar de Huismus bestaat uit tweemaal een veldbezoek in de juiste periode van 10 maart t/m half mei. Onderzoek naar de Gierzwaluw bestaat uit drie veldbezoeken in de periode van 1 juni t/m 15 juli.

Het stedenbouwkundige plan van de ontwikkellocatie heeft geen vergaande gevolgen voor het watersysteem.

Het ontbreken van bouwplannen maakt het gericht uitvoeren van archeologisch onderzoek niet mogelijk. Daarom zal de beschermende archeologische dubbelbestemming uit het vigerende bestemmingsplan worden gehandhaafd. In het kader van de omgevingsvergunning zal het onderzoek dienen te worden uitgevoerd.

De risicokaart van de provincie toont geen bedrijven in de omgeving van het plangebied. Ook zijn er geen kabels of leidingen aanwezig. Er valt dan ook geen onacceptabele hinder te verwachten op de nieuwe woningen. Ook in aangrenzende gebieden bevinden zich geen bedrijven waarvan onacceptabele hinder zou kunnen worden ervaren.

De in dit hoofdstuk beschreven onderzoeksresultaten voldoen niet alleen aan de onderzoeks-verplichting van het Besluit ruimtelijke ordening, maar kunnen ook worden opgevat als de vorm-vrije m.e.r.-beoordeling. Artikel 5, lid 1 van de "Europese richtlijn milieu-beoordeling projecten" geeft aan dat de opdrachtgever in "passende vorm" de in bijlage III bedoelde informatie verstrekt. Gelet op de aard van de nu voorgestelde ontwikkeling kan worden gesteld dat de "Kenmerken van het project", de "Plaats van het project" en de "Kenmerken van het potentiële effect" zo kleinschalig en niet significant voor de omgeving zijn dat met de in dit hoofdstuk beschreven kenmerken en gevolgen voldaan is aan de criteria van 'Bijlage III Europese richtlijn milieu-beoordeling projecten'.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Inleiding

Wanneer voor gronden een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan (zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening) is voorgenomen, moet conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

In dit geval is het kostenverhaal verzekerd door middel van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, zodat het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk is.

De onderstaande paragraaf beschrijft hoe het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Vervolgens wordt voor deze nieuwe ontwikkeling bekeken of hieruit planschade voortvloeit. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden of het plan economisch uitvoerbaar is.

6.1.2 Kostenverhaal

Het verhaal van kosten voor deze ontwikkeling is verzekerd via een inmiddels gesloten anterieure overeenkomst. De te verhalen kosten betreffen hier alleen kosten voor planvorming, aangezien de projectontwikkelaar zelf alle overige werkzaamheden zal uitvoeren.

Verder worden de kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan en alle kosten voor het voeren van juridische procedures na het vaststellen van het ruimtelijk besluit verhaald via de leges. De verplichting om een exploitatieplan op te stellen vervalt hiermee.

6.1.3 Planschade

Planschade is mogelijkerwijs aan de orde, daar waar nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. Kosten die voorvloeien uit eventuele claims zijn niet voor rekening van de gemeente. Deze afspraak is opgenomen in de anterieure ontwikkelingsovereenkomst.

6.1.4 Conclusie economische uitvoerbaarheid

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de kosten die de gemeente maakt verhaald kunnen worden. Daarmee is dit bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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.

De provincie heeft op 10 april gereageerd en aangeven dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft om opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (herijking 2016).

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft op 2 mei 2017 een formeel wateradvies uitgebracht. HDSR vraagt om vanwege klimaatveranderingen ook bij een verhardingstoename kleiner dan 500 m2 waterberging aan te leggen. Geadviseerd wordt om wadi's (groenstroken met de mogelijkheid voor tijdelijke waterberging) aan te leggen en/of de watergang aan de noordkant te verbreden.

Dit bestemmingsplan betreft een particulier initiatief om woningen te bouwen. Zoals in de toelichting is aangegeven, is er geen verplichting om bij een verhardingstoename kleiner dan 500 m² waterberging aan te leggen. In het bestemmingsplan biedt wordt rekening gehouden met klimaatontwikkelingen (klimaatadaptie). Er wordt een natuurvriendelijke oever gerealiseerd bij de sloot en er worden bovengrondse open goten gerealiseerd. Verder wordt gedacht aan het toepassen van halfverharding (grasbetontegels) voor de parkeerplaatsen. Daarnaast zijn de bestemmingen Wonen en Verkeer – Verblijfsgebied ook bestemd voor waterberging. Vanwege de

gewenste flexibiliteit (binnen de door HDSR gestelde kaders) is het niet gewenst de groenstroken met de mogelijkheid voor tijdelijke waterberging specifiek te bestemmen.

6.2.2 Participatieproces

De buurt is in 2009 geconsulteerd over het voornemen een kinderdagverblijf te realiseren op deze locatie. Naar aanleiding van de reacties destijds is met de buurt geconcludeerd dat in plaats van een kinderdagverblijf een invulling met woningen op deze locatie beter zou zijn. Het bestemmingsplan sluit hierop aan.

Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

7.1 Inleiding

Het bestemmingsplan "Zand 24, Het Zand Oost" is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere leesbaarheid, raadpleegbaarheid en helderheid voor de gebruiker en draagt zo bij aan een effectiever en efficiëntere dienstverlening.

7.2 Planvorm

Het bestemmingsplan "Zand 24, Het Zand Oost" kenmerkt zich door een specifieke bestemmingsregeling, voor het plangebied, zowel op de verbeelding als in de regels, voor toekomstige functies en bebouwing. Het bestemmingsplan heeft een ontwikkelingsgericht karakter waarbij de planologische regeling is toegesneden op de gewenste toekomstige situatie.

7.3 Opbouw regels

De opzet van de bestemmingsregels is steeds gelijk:

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

7.4 Regeling bijbehorende bouwwerken

7.4.1 Inleiding

In het Besluit omgevingsrecht Bijlage II artikel 2 staan de vergunningvrije bijbehorende bouwwerken opgesomd. Deze vergunningvrije bouwwerken zijn in 2014 aanzienlijk verruimd. De vergunningvrije bouwwerken komen overeen met de voorheen door de gemeente Utrecht gehanteerde standaard erfbebouwingsregeling bij woningen. Besloten is daarom om in het bestemmingsplan geen aparte regels meer op te nemen voor bijbehorende bouwwerken, maar om te verwijzen naar de vergunningvrije bijbehorende bouwwerkenregeling in het Besluit omgevingsrecht.

7.4.2 De regeling voor erfbebouwing

Het begrip 'bijbehorend bouwwerk' wordt gehanteerd als verzamelterm voor uitbreidingen, zoals aan- en uitbouwen, maar ook voor bijgebouwen, overkappingen en andere soorten bouwwerken met een dak bij een hoofdgebouw. Hierbij gaat het nadrukkelijk niet over dakkapellen, dakramen, erf- of perceelafscheidingen, speeltoestellen, vlaggenmasten en (schotel)antennes.

Vergunningvrije bijbehorende bouwwerken zijn niet toegestaan op het voorerf en het zijerf dat in een hoeksituatie langs openbaar toegankelijk gebied ligt. Er mag alleen gebouwd worden in het achtererfgebied.

Achtererfgebied:
erf achter de lijn die het hoofdgebouw doorkruist op 1 meter achter de voorkant en van daaruit evenwijdig loopt met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied, zonder het hoofdgebouw opnieuw te doorkruisen of in het erf achter het hoofdgebouw te komen.

De actuele omvang van het hoofdgebouw en de actuele omvang van het perceel bepalen de grootte van het achtererfgebied. Het hoofdgebouw is het gebouw, of gedeelte daarvan, dat gelet op de bestemming uit het bestemmingsplan het belangrijkst is. Bij een woonbestemming is dat de woning met alle daarbinnen opgenomen ruimten, zoals de woonkamer, slaapkamers, keuken, bergruimte en bijkeuken. Een aangebouwde garage of berging, ook al is deze toegankelijk vanuit de woning, maakt geen onderdeel uit van het hoofdgebouw als deze in bouwkundig opzicht is af te splitsen. Alleen als een garage of bergruimte geheel binnen de architectuur van de woning is geïntegreerd en

niet bouwkundig kan worden afgezonderd, wordt deze gerekend tot het hoofdgebouw.

In bijzondere situaties kan een deel van een omvangrijk kadastraal perceel in het bestemmingsplan een andere bestemming hebben die niet hoort bij het hoofdgebouw en die het verbiedt deze gronden te gebruiken en in te richten ten dienste van het hoofdgebouw (bijvoorbeeld als er op het perceelsgedeelte een natuur-, bos,- of agrarische bestemming rust). Het kan zijn dat zo'n perceelsgedeelte daarom niet als erf kan worden aangemerkt waardoor er dus ook niet vergunningvrij kan worden gebouwd. Het achtererfgebied ligt achter de lijn die loopt op 1 m achter de voorkant van het hoofdgebouw. Als voorkant geldt de voorgevel. Dit is de gevel aan de voorzijde die bepalend is voor de hoofdmassa van het hoofdgebouw. Aan- of uitbouwen aan de voor- of zijgevel, zoals een erker of serre, blijven buiten beschouwing bij het bepalen van de voorgevel. De voorzijde van een gebouw is meestal de naar de weg gelegen zijde. Meestal is daar de voordeur of hoofdingang gesitueerd. Kelders blijven buiten beschouwing bij het bepalen van het achtererfgebied.

Achtererfgebied

Afbeelding 9: Achtererfgebied

Onder meer uit planologisch oogpunt mag een achtererf niet helemaal volgebouwd worden. Om de toelaatbare oppervlakte van een vergunningvrij te bouwen bijbehorend bouwwerk te bepalen, wordt uitgegaan van een zogenoemde 'nulsituatie'. Vanuit die nulsituatie mag een bepaalde hoeveelheid vierkante meters worden bebouwd. Voor die nulsituatie wordt uitgegaan van het hoofdgebouw zoals dat indertijd volgens de vergunning is opgeleverd. Bij dit oorspronkelijk hoofdgebouw mag in het achtererfgebied een bepaalde oppervlakte aan bijbehorende bouwwerken worden gebouwd. Om de precieze oppervlakte te bepalen wordt gewerkt met het begrip 'bebouwingsgebied'.

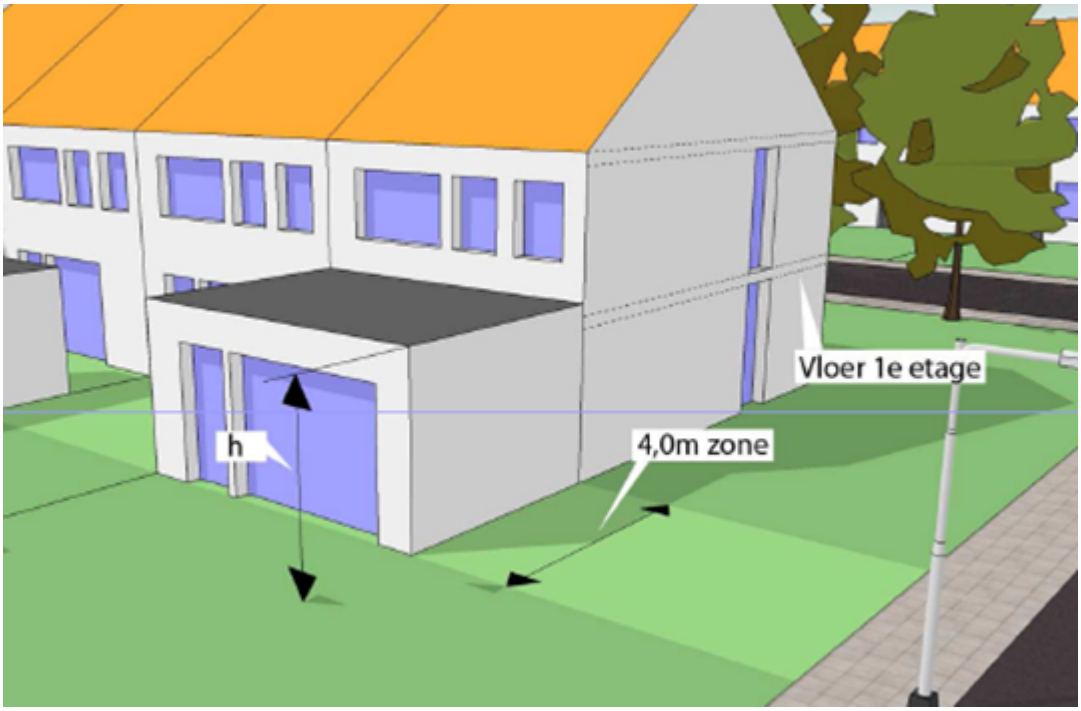
Bebouwingsgebied
achtererfgebied alsmede de grond onder het hoofdgebouw, uitgezonderd de grond onder het oorspronkelijk hoofdgebouw.

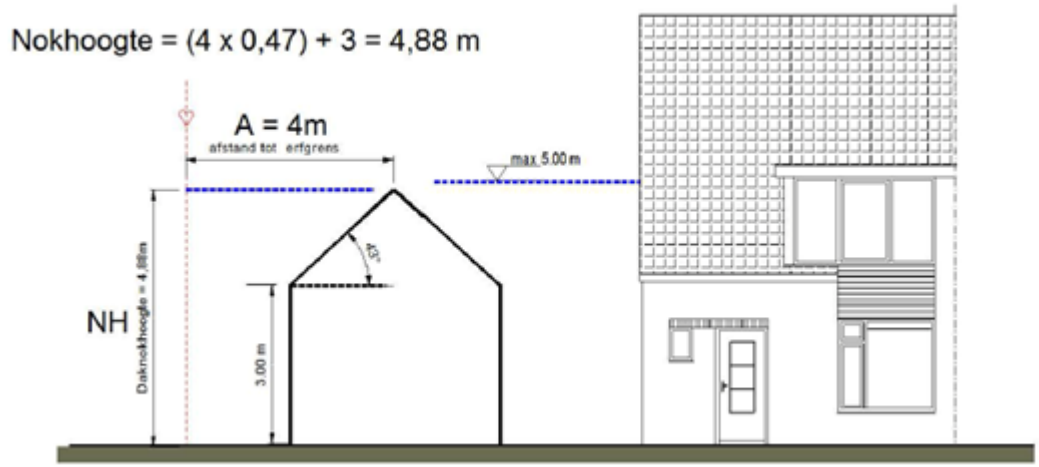
Het bebouwingsgebied bestaat uit het achtererfgebied en daarbij opgeteld de delen van het hoofdgebouw (aan- of uitbouwen of andere uitbreidingen die niet tot het oorspronkelijke hoofdgebouw behoren) die naderhand aan het oorspronkelijke hoofdgebouw zijn toegevoegd. De grond onder het oorspronkelijk hoofdgebouw telt dus niet mee.

- In het Besluit omgevingsrecht is in artikel 2, onder h aangegeven welke oppervlakte in relatie tot het bebouwingsgebied mag worden bebouwd. De oppervlakte van al dan niet met vergunning gebouwde bijbehorende bouwwerken in het bebouwingsgebied bedraagt niet meer dan:
- in geval van een bebouwingsgebied kleiner dan of gelijk aan 100 m2: 50% van dat bebouwingsgebied,
- in geval van een bebouwingsgebied groter dan 100 m2 en kleiner dan of gelijk aan 300 m2: 50 m2, vermeerderd met 20% van het deel van het bebouwingsgebied dat groter is dan 100 m2,
- in geval van een bebouwingsgebied groter dan 300 m2: 90 m2, vermeerderd met 10% van het deel van het bebouwingsgebied dat groter is dan 300 m2, tot een maximum van in totaal 150 m2,

Bouwhoogten
Er is een onderscheid in de maximaal toelaatbare bouwhoogte van bijbehorende bouwwerken binnen een afstand van 4 meter vanaf het oorspronkelijk hoofdgebouw en daarbuiten. De hoogte binnen een afstand van 4 meter moet aansluiten bij de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw (maximaal 30 cm boven de hoogte van de vloer van de eerste verdieping). Binnen deze afstand mag het bouwwerk niet hoger zijn dan het hoofdgebouw en ook nooit hoger dan 5 meter. Voor bijbehorende bouwwerken buiten een afstand van 4 meter van het hoofdgebouw die hoger zijn dan 3 meter, moet de daknok worden gevormd door tenminste twee schuine dakvlakken. De dakvoet (het laagste punt van het schuine dak) mag niet hoger zijn dan 3 meter. De hellingshoek van de dakvlakken mag niet meer zijn dan 55°. De hoogte van de daknok mag niet meer zijn dan 5 meter, waarbij verder voldaan moet worden aan de volgende formule: maximale daknokhoogte [m] = (afstand daknok tot de perceelsgrens [m] x 0,47) + 3.

Binnen een afstand van 4 meter van het hoofdgebouw, mag het gebruik gelijkwaardig zijn aan dat van het hoofdgebouw. Bij een woning betekent dat er binnen 4 meter bijvoorbeeld een keuken, bijkeuken, serre of uitbouw van de woonkamer mag worden gebouwd. Buiten een afstand van 4 meter van het hoofdgebouw, mag de aanbouw alleen gebruikt worden voor bijvoorbeeld een berging, garage of plantenkas.





Afbeelding 10: Toelichtende afbeeldingen Bor

7.5 Systematiek van de bestemming Wonen

Aan-huis-verbonden bedrijf
Een ander belangrijk onderdeel van de bestemming Wonen is de regeling van de aan-huis-verbonden bedrijven als ondergeschikte functie bij het wonen. Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een aan-huis-verbonden bedrijf om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met wonen en dus door één van de bewoners van de woning. De maximale oppervlakte die daarvoor is toegestaan is 1/3 deel van het vloeroppervlak van de woning met een maximum van 60 m². Het bedrijf mag zowel in de woning als in de aanbouwen en bijgebouwen worden uitgeoefend. Via een aantal nadere voorwaarden is bepaald dat geen hinder (milieucategorie A of B1 van de LvB als maximum) en geen verkeersaantrekkende werking of parkeerdruk mogen ontstaan voor de omgeving. Ook mag bij een aan-huis-verbonden bedrijf geen sprake zijn van detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen.

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

Nadere eisen
Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan het handhaven van parkeergelegenheid op eigen terrein. Door het toenemend autobezit en het toenemend aantal woninguitbreidingen "tot het maximaal mogelijke" zou de situatie kunnen ontstaan, dat parkeergelegenheid op eigen terrein vervalt of onvoldoende wordt. In deze gevallen is het wenselijk te kunnen "sturen" en door middel van het stellen van nadere eisen parkeergelegenheid op eigen terrein te kunnen behouden in de bestemming Woondoeleinden.

Ook kan het uit een oogpunt van de bebouwingskarakteristiek in de omgeving of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en/of bouwwerken nodig of gewenst zijn nadere eisen te stellen aan de situering van bebouwing ten opzichte van de zijdelingse perceelsgrens.

7.6 Artikelsgewijze toelichting

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

Artikel 3 Groen

De bestemming Groen is bedoeld voor de bestaande en nieuwe groenvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen. In deze bestemming is ook waterbeheer en waterberging mogelijk. Deze bestemming biedt enerzijds bescherming tot behoud van belangrijke bestaande groenvoorziening, waaronder de groene dragers van het plangebied.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied
De wegen in het plangebied zijn opgenomen in de bestemming 'Verkeer- Verblijfsgebied'. Dit zijn de wegen met hoofdzakelijk een functie voor het bestemmingsverkeer. Ook de pleinen, de bermen van

wegen en het snippergroen maken hier deel van uit. Er zijn kleine gebouwtjes toegestaan bijvoorbeeld voor het realiseren van fietsenstallingen.

Artikel 5 Wonen
Het artikel maakt de realisering van woningen mogelijk binnen het plangebied. De bestemming is specifiek afgestemd op deze ontwikkeling en de door de initiatiefnemer en de gemeente gemaakte afspraken omtrent de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking. Dat betekent dat er in het plangebied ten hoogste 5 vrijstaande woningen mogen worden gerealiseerd; twee aan de zijde van 't Zand en drie aan de wijkzijde. Deze aantallen zijn vastgelegd op de verbeelding en in de regels. In plaats van een bouwvolume is een bebouwingspercentage opgenomen en goot- en bouwhoogten. Aan de zijde van 't Zand gelden iets andere maatvoeringen. Het bebouwingspercentage van hoofdgebouwen is gesteld op 25% van het bouwperceel. Aan de wijkzijde is dit percentage gesteld op 30% (daar zijn de kavels kleiner). In dit bestemmingsplan is het bebouwingspercentage van het hoofdgebouw een afgeleide van de oppervlakte van het bouwperceel.

Om de voormalig agrarische functie van het gebied te benadrukken is de goothoogte aan de zijde van 't Zand bepaald op 3 meter. Aan de wijkzijde bedraagt de maximale goothoogte 6 meter. De bouwhoogten bedragen in het gehele plangebied 11 meter.

In de regels zijn twee mogelijkheden opgenomen om af te wijken van de bouwregels. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van:

- de goothoogte aan de zijde van 't Zand tot ten hoogste 6 meter over maximaal 70% van de totale gootlengte van het hoofdgebouw.
- het toestaan van een bijbehorend bouwwerk in het voor- of zijerfgebied, indien stedenbouwkundige aspecten en de gebruiksmogelijkheden van de naastgelegen percelen/bouwwerken, zich hier niet tegen verzetten en overigens wordt voldaan aan de maatvoering van vergunningsvrije bijbehorende bouwwerken. Met dit laatste worden bijvoorbeeld de bouwhoogten bedoeld of bijvoorbeeld de totaal te realiseren oppervlakte van vergunningvrije bouwwerken als afgeleide van de grootte van het bebouwingsgebied. Het toepassen van deze bevoegdheid kan dus niet leiden tot een hogere bouwhoogte of groter bebouwd oppervlak van bijbehorende bouwwerken. Deze regeling maakt het bijvoorbeeld mogelijk om een bijgebouw te realiseren aan de noordzijde van de zijweg (vóór de gevel van het hoofdgebouw), of een carport aan de zuidzijde van de (zuidelijkste) kavel aan 't Zand.

De gebruikelijke regelingen voor aan-huis-verbonden bedrijven en bed & breakfast zijn in de regels opgenomen. Voor de aan huis verbonden bedrijven geldt de bij de regels opgenomen Lijst van Bedrijven functiemenging. Activiteiten uit categorie A en B1 zijn toegestaan (zie ook paragraaf 7.6). Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning hiervan afwijken voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

Artikel 6 Waarde - Archeologie
Deze bestemming is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Ten aanzien van de bescherming van mogelijke archeologische waarde treedt er dus geen verandering op. In dit artikel is bepaald dat het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg wordt gezien als met het bestemmingsplan strijdig gebruik.

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel
Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat een stuk grond dat al eens was betrokken bij het verlenen van een omgevingsvergunning bij de beoordeling van latere bouwplannen nogmaals wordt betrokken.

Artikel 8 Algemene bouwregels
Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de verbeelding zijn aangegeven.

Het artikel neemt de functie over van de vervallen stedenbouwkundige bepaling in de bouwverordening over parkeren.

Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een

daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 8.1 lid a van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid (ten tijde van het opstellen van deze toelichting: de Nota Stallen en Parkeren 2013).

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen.

Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. Daarom bevat lid b een bepaling die bij gewijzigd beleid een afweging over de bij de aanvraag horende parkeereis, zodat gemotiveerd wordt in hoeverre het nieuwe beleid wordt toegepast.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels
De Wabo bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een algemeen gebruiksverbod hoeft derhalve niet meer in de planregels te worden opgenomen. Het is wel mogelijk om in het bestemmingsplan aan te geven wat onder verboden gebruik in ieder geval wordt verstaan het gebruik van of het laten gebruiken vanonbebouwde gronden en/of bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen verboden. Zie ook de nadere toelichting hieronder op prostitutie.

Het gebruik of bouwen in strijd met het bestemmingsplan was vroeger onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening via een algemene gebruiksbepaling en strafbepaling geregeld in het bestemmingsplan. Onder de Wet ruimtelijke ordening was een en ander geregeld in de wet zelf. Met de invoering van de Wabo is dat opnieuw gewijzigd. Nu is het als volgt geregeld.

Voor elke verandering van gebruik (in ruime zin) die in strijd komt met een bestemmingsplan is volgens artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo een omgevingsvergunning nodig is. Indien voor een dergelijk planologisch strijdig gebruik geen omgevingsvergunning wordt gevraagd of een gevraagde vergunning niet wordt verleend, komt dit gebruik dus in strijd met artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wabo. Dat artikel kan vervolgens bestuursrechtelijk of strafrechtelijk via de Wet op de economische delicten worden gehandhaafd.

Strijdig gebruik met planologische regelingen waarvan afwijking niet is toegestaan valt niet onder artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Met het oog op dergelijk gebruik is in artikel 7.2 Wet ruimtelijke ordening een verbodsbepaling opgenomen bij de invoering van de Wabo.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels
Dit artikel regelt de bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om af te wijken van de regels. Dit heeft primair tot doel enige flexibiliteit in de regels aan te brengen. Ze kunnen worden toegepast als er niet op grond van de bestemmingsregelingen in hoofdstuk 2 al een afwijkingsmogelijkheid is. Het gaat dan om een afwijking van maten, afmetingen en percentages, het plaatsen van objecten van beeldende kunst, of bijvoorbeeld het realiseren van kleine nutsgebouwtjes.

De overgangs- en slotbepalingen van hoofdstuk 4 bevatten de onderstaande 3 bepalingen.

Artikel 11 Overgangsrecht
In het Besluit op de ruimtelijke ordening is overgangsrecht opgenomen dat in elk bestemmingsplan moet worden overgenomen.

Indien de in het plan opgenomen regels. voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsbepalingen van toepassing. De overgangsbepaling heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

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

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

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

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

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

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

Artikel 12 Slotregel
In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven.

7.7 Prostitutie

In het plangebied van dit bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen gevestigd met een vergunning op basis van de APV. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan en zijn seksinrichtingen uitgesloten in de gebruiksbepaling en in de begripsbepaling "aan-huis-verbonden bedrijf". Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algeheel verbod, maar wel een verbod op seksinrichtingen binnen dit plangebied.

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 ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

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

Wijze van handhaven
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk dan wel gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een

door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Verkennend bodemonderzoek 't Zand 24 te Utrecht, 20 april 2016

grondslag
bodemkwaliteitsbureau

PROJECT 24963

VERKENNEND BODEMONDERZOEK 'T ZAND 24 TE UTRECHT

Vestiging Kamerik
Nijverheidsweg 7
3471 GZ Kamerik
t 0348 402103

Vestiging Heerhugowaard
Galileistraat 69
1704 SE Heerhugowaard
t 072 5729457

Vestiging Steenwijk
Oevers 16
8331 VC Steenwijk
t 0521 521924

www.grondslag.nl

Titel	Verkennend bodemonderzoek ’t Zand 24 te Utrecht
Projectleider	Dhr. P. de Vries
Adviseur	Dhr. R. Hoogerwerf
Datum rapport	20 april 2016

Opdrachtgever	De Koning Makelaars Haven 7 3441 AS Woerden
Contactpersoon	Dhr. J. de Koning

Het bodemonderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen die zijn opgesteld in de BRL SIKB 2000. Grondslag is door KIWA gecertificeerd voor het verrichten van “Veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek” conform deze BRL. Grondslag BV is als opdrachtnemer onafhankelijk van de opdrachtgever. Tussen beide bestaat geen relatie als bedoeld in paragraaf 3.1.7 van de BRL SIKB 2000.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING EN DOEL 1

2 TERREINGEGEVENS 1
2.1 Afbakening onderzoekslocatie 1
2.2 Huidige situatie 1
2.3 Historie tot op heden 1
2.4 Toekomstige situatie 3
2.5 Hypothese en onderzoeksopzet 3

3 VELDWERK 4
3.1 Uitvoering 4
3.2 Resultaten 4
3.2.1 Grond 4
3.2.2 Grondwater 5

4 CHEMISCHE ANALYSES 5
4.1 Toetsingskader 5
4.2 Analyses grond 6
4.3 Analyses grondwater 7

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 8

BIJLAGEN

BIJLAGE I : Kaartmateriaal
BIJLAGE II : Boorbeschrijvingen
BIJLAGE III : Toetsingstabellen
BIJLAGE IV : Analysecertificaten
BIJLAGE V : Verklarende woordenlijst

1 INLEIDING EN DOEL

Door De Koning Makelaars is aan Grondslag BV opdracht verleend voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek op het perceel ’t Zand 24 te Utrecht.

De aanleiding voor het bodemonderzoek wordt gevormd door de voorgenomen verkoop van de locatie en de aanvraag van een omgevingsvergunning (bouw). Men is voornemens om de bestaande bebouwing te slopen en vijf nieuwe woningen te realiseren.

Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de milieuhygiënische bodemkwaliteit en het beoordelen of de bodem geschikt is voor de (beoogde) bestemming.

Het bodemonderzoek is verricht volgens de richtlijnen uit de NEN 5740 (strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek, januari 2009) en de onderliggende norm NEN 5725 (Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek, januari 2009).

2 TERREINGEGEVENS

Voorafgaand aan het bodemonderzoek is er een vooronderzoek conform de NEN 5725 verricht, waarbij het niveau van een ‘standaard vooronderzoek’ is gehanteerd. De resultaten van het vooronderzoek zijn verwerkt in dit hoofdstuk. Het vooronderzoek richt zich tevens op de direct aangrenzende percelen.

2.1 Afbakening onderzoekslocatie

Het perceel ‘t Zand 24 is kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie V, nummer 274. De x- en y-coördinaten van het perceel zijn 131553 en 456003. Het perceel heeft een oppervlakte van 4.800 m². De onderzoekslocatie bestaat uit het gehele perceel ‘t Zand 24. De begrenzing van de onderzoekslocatie is weergegeven op de tekening in bijlage I.

2.2 Huidige situatie

Op het terrein zijn momenteel de woning bestaande uit de oude boerderij met aansluitend de stal, de voormalige hooiberg en de voormalige varkensstal aanwezig. Het erf is deels verhard met grind en deels met tegels. De locatie bevindt zich in de wijk “ ’t Zand” van de gemeente Utrecht. De regionale ligging van de locatie is weergegeven in bijlage I.

2.3 Historie tot op heden

Voor het historisch onderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd:
- huidige eigenaar, dhr. Vernooij
- opdrachtgever
- gemeente Utrecht
- oud kaartmateriaal (www.topotijdreis.nl)
- www.bodemloket.nl

Op 1 februari 2016 is de locatie bezocht en is gesproken met de eigenaar en tevens huidige bewoner van de locatie, de heer Vernooij.

Uit het gesprek met dhr. Vernooij is gebleken dat de locatie altijd de functie van boerderij heeft gehad. Oud kaartmateriaal bevestigt dit. Op kadastertekeningen uit 1850 is te zien dat op de locatie bebouwing aanwezig is. Tevens is op het oude kaartmateriaal te zien dat op de locatie geen (glas)tuinbouw heeft plaatsgevonden.

Op de locatie zijn thans de woning met voormalige stal, de oude hooiberg en de varkensschuur aanwezig. Naast en achter de woning met stal is de locatie verhard. Het voorste deel is verhard met grind. Het achterterrein is verhard met betontegels. Volgens de heer Vernooij is onder de betontegels nog grind aanwezig. Voor de verharding van het erf is geen gebruik gemaakt van puin.

De oude hooiberg is momenteel in gebruik als opslagplaats van een schildersbedrijf. Het opslagmateriaal bestaat voornamelijk uit ladders en aanhangers.

De varkensschuur is momenteel ook in gebruik als opslagruimte. Momenteel staat er één caravan gestald. Voorheen zijn ook tijdelijk auto's in die schuur gestald. Achter de varkensschuur is nog een mestput aanwezig.

De voormalige stal achter de woning was destijds aangesloten op een drijfmestput. De mest werd tijdelijk opgeslagen in een verzamelput welke regelmatig werd leeggezogen. Nadat deze niet meer werd gebruikt is de put dichtgegooid met gebiedseigen grond. De globale ligging van de oude drijfmestput is aangegeven op de tekening in bijlage I.

Op de onderzoekslocatie zijn geen sloten gedempt.

In de jaren '70 van de vorige eeuw is voor de verwarming van de woning gebruik gemaakt van Huisbrand Olie (HBO). Hiervoor was een bovengrondse HBO-tank aanwezig. De HBO-tank stond in een lekbak en was gesitueerd aan de noordzijde van de woning. De locatie is weergegeven op de tekening in bijlage I.

In het verleden zijn meerdere gebouwen aanwezig geweest. In het verlengde van de nu nog aanwezige varkensschuur was een wagenloods aanwezig. In de wagenloods stonden tracktoren en landbouwmachines gestald. De wagenloods was voorzien van een asbesthoudend dak. De loods is gesloopt in 2000. De asbesthoudende dakbedekking is verwijderd door een daartoe gecertificeerd bedrijf.

Achter de nu nog aanwezige hooiberg heeft een varkensschuur gestaan. Deze is gesloopt in 1985. Het puin dat vrijkwam bij de sloop is gebruikt als verharding naar de nu nog aanwezige varkensstal. Voor zover bekend is geen asbesthoudend materiaal vrijgekomen bij de sloop van de varkensstal. Het puinpad is nog aanwezig maar deze is inmiddels begroeid met gras. Aan de verhoging in het gras is de contour van het pad nog zichtbaar.

De locatie bevindt zich binnen de zone boomgaardengebied van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Utrecht. In de bovengrond van deze zone overschrijdt de 95-percentielwaarde voor diverse zware metalen en PCB's de maximale waarde wonen. In de ondergrond overschrijden de 95-percentielwaarde voor nikkel en PCB's de maximale waarde wonen.

Op de bodemkwaliteitskaart van de Gemeente Utrecht is te zien dat in het gehele gebied waarbinnen de locatie is gelegen, er een verhoogde kans op de aanwezigheid van bestrijdingsmiddelen is.

Voor zover bekend hebben zich op of in de directe omgeving van de onderzoekslocatie geen calamiteiten voorgedaan, waardoor mogelijk bodemverontreiniging zou kunnen zijn ontstaan.

Bij www.bodemloket.nl is geen informatie aangaande de onderzoekslocatie bekend.

Uit de omgevingsrapportage van de Gemeente Utrecht is op te maken dat op de locatie niet eerder een bodemonderzoek is uitgevoerd. In de nabije omgeving van de locatie zijn in het verleden meerde onderzoeken uitgevoerd.

2.4 Toekomstige situatie

De huidige bebouwing zal worden gesloopt. Het perceel wordt opgesplitst in vijf percelen. Op elk perceel zal een woning met tuin worden gerealiseerd.

2.5 Hypothese en onderzoeksopzet

Ter plaatse van de voormalige bovengrondse opslagtank voor HBO kan een verhoging aan minerale olie worden verwacht. Ter plaatse van de mestput achter de varkensschuur en de voormalige drijfmestput kunnen verhogingen aan metalen in het grondwater worden verwacht. Deze deellocaties worden beschouwd als verdacht voor deze parameters.

Op basis van de bodemkwaliteitskaart is de locatie verdacht op het voorkomen van verontreinigingen met OCB’s. Voor overige parameters worden op het overig terreindeel geen verhogingen verwacht.

Ter plaatse van de voormalige bovengrondse opslagtank voor HBO, de mestput achter de varkensstal en de voormalige drijfmestput volgt de opzet de "Onderzoeksstrategie voor een verdachte locatie met een plaatselijke bodembelasting met een duidelijke verontreinigingskern (VEP)" van de NEN 5740. Op de overige, onverdachte, terreindelen volgt de opzet de "Onderzoeksstrategie voor een onverdachte niet-lijnvormige locatie (ONV-NL)" van de NEN 5740 waarbij aanvullend een mengmonster van de bovengrond wordt geanalyseerd op de aanwezigheid van bestrijdingsmiddelen (OCB’s). De onderzoeken worden gecombineerd uitgevoerd.

Volgens de eigenaar is het puinpad richting de nu nog aanwezige varkensschuur aangelegd met het puin afkomstig van de voormalige varkensschuur. Er is geen asbesthoudend materiaal gebruikt.

Ter plaatse van het met puin verharde pad naar de varkensschuur worden inspectiegaten gegraven om uit te sluiten dat in het puin asbest aanwezig is. Het materiaal afkomstig van de gaten zal worden gezeefd en geïnspecteerd op de aanwezigheid van asbest.

Opgemerkt dient te worden dat een verkennend bodemonderzoek volgens een steekproefsgewijze opzet wordt uitgevoerd. Tevens dient het bodemonderzoek beschouwd te worden als een tijdelijk vastgestelde status van de bodemkwaliteit ter plaatse. Derhalve kan in bepaalde situaties (bijvoorbeeld bij een toekomstige bestemmingswijziging of aanvraag van een omgevingsvergunning) de geldigheidsduur van het onderzoek beperkt zijn.

3 VELDWERK

3.1 Uitvoering

Het verrichten van de boringen en het plaatsen van de peilbuizen heeft plaatsgevonden op 16 februari 2016 door dhr. A.P.M. de Jeu. Het grondwater is op 25 februari 2016 bemonsterd door dhr. R.H.W. Sluis. Op 15 maart is door dhr. D.J. van Leeuwen een herbemonstering van het grondwater uitgevoerd.

In totaal zijn ter plaatse van de onderzoekslocatie 17 boringen verricht (nrs. 01 t/m 17). De boringen zijn verspreid over de onderzoekslocatie verricht. Boring 01 is voorzien van een peilbuis in verband met aanwezigheid van de voormalige drijfmestput. Boring 02 is voorzien van een peilbuis in verband met de aanwezigheid van de mestput. Boring 03 is voorzien van een peilbuis in verband met voormalige bovengrondse HBO-tank. De boringen 14 en 16 zijn gezet ter plaatse van de erfverharding. Ter plaatse van het puinpad is één inspectiegat gegraven. De ligging van de boringen, peilbuizen en inspectiegat is weergegeven in bijlage I.

Alle boringen zijn uitgevoerd tot een minimale diepte van 0,5 m-mv (meter minus maaiveld). De boringen 01, 02, 03, 09, 15 en 17 zijn doorgezet tot een diepte van minimaal 0,5 m minus grondwaterstand.

Ter plaatse van het puinpad is één inspectiegat gegraven. Het puin bestaat voornamelijk uit baksteen en beton. De brokken worden groter naarmate dieper wordt gegraven. Door de hoeveelheid puin is het niet mogelijk gebleken om handmatig door de hele puinlaag te graven. Het graven is op een diepte van 0,5 m-mv gestaakt door de aanwezigheid van een grote hoeveelheid puin.

3.2 Resultaten

3.2.1 Grond

Bodemopbouw
Vanaf het maaiveld tot een diepte variërend van 0,7 tot 1,5 m-mv bestaat de bodem uit klei. Hieronder bestaat de bodem tot de maximale boordiepte van 3,0 m-mv uit zand. Plaatselijk bestaat de toplaag uit zand. De boorprofielen zijn weergegeven in bijlage II.

Zintuiglijke waarnemingen
In de bovengrond zijn ter plaatse van diverse boringen bijmengingen aan baksteen, beton en/of kooltjes aangetroffen. Dit kan duiden op een verontreiniging met zware metalen en/of PAK.

Ter plaatse van boring 01, voormalige drijfmestput, is op een diepte van 1,3 – 1,5 m-mv een slibachtige laag aangetroffen. Deze laag heeft een zwakke onbekende, afvalachtige geur. Deze laag kan duiden op de voormalige aanwezigheid van de drijfmestput.

Ter plaatse van de erfverharding is onder de tegels grind aanwezig.

Het puinpad richting de varkensschuur bestaat voornamelijk uit baksteen en beton. In lichte mate is ook asfalt en glas aangetroffen. Er is visueel geen asbestverdacht materiaal in of op de bodem aangetroffen.

3.2.2 Grondwater

In onderstaande tabel zijn de gegevens vermeld die zijn verzameld tijdens de monstername van het grondwater.

Tabel 3.1: Veldwerkgegevens grondwater

peilbuis	filterstelling (m-mv)	grondwaterstand (m-mv)	pH	EC (mS/cm)	Troebelheid (NTU)
01	1,20-2,20	0.75	7,3	1,19	12,6
02	1,50-2,50	1,14	7,1	0,46	134
03	1,90-2,90	Niet bemonsterd*			
Herbemonstering peilbuis 02					
02	1,50-2,50	1,28	6,7	0,55	136

* Doordat zowel visueel als analytisch in grond geen olie is aangetoond is de analyse van het grondwater achterwege gelaten

De gemeten waardes kunnen als normaal worden beschouwd.

4 CHEMISCHE ANALYSES

De analyses en bewerkingen zijn uitgevoerd door een RvA-geaccrediteerd laboratorium.

4.1 Toetsingskader

De analyseresultaten zijn getoetst aan de normwaarden uit de ‘Circulaire Bodemsanering per 1 juli 2013’ en Bijlage B van de ‘Regeling Bodemkwaliteit’. Hierin zijn de achtergrond-waarden (grond), streefwaarden (grondwater) en interventiewaarden (grond en grondwater) gedefinieerd. In de NEN 5740 is daarnaast een tussenwaarde (T-waarde) gedefinieerd als het rekenkundig gemiddelde van de achtergrond-/streefwaarde en de interventiewaarde. Overschrijdingen van de normen kunnen worden geïnterpreteerd als een:

lichte verhoging : gehalte > achtergrondwaarde (grond) of streefwaarde (grondwater)
matige verhoging: gehalte > T-waarde (tussenwaarde)
sterke verhoging : gehalte > interventiewaarde

Een verhoging ten opzichte van de T- of interventiewaarde vormt aanleiding tot het uitvoeren van een aanvullend onderzoek.

De meetwaarden worden gecorrigeerd naar een standaard bodemtype met 25% lutum en 10% organische stof. Deze gestandaardiseerde meetwaarden worden berekend en getoetst via de landelijke toetsingsmodule BoToVa *(Bodem Toets- en Validatieservice)*. De toetsing is opgenomen in bijlage III.

De normen geldend voor grond voor barium zijn ingetrokken. Gebleken is dat de interventiewaarde voor barium lager was dan het gehalte dat van nature in de bodem voorkomt. Alleen als verhoogde bariumgehalten het gevolg zijn van een antropogene bron (menselijk handelen), kan het bevoegd gezag dit gehalte beoordelen aan de voormalige normen. Het gehalte barium moet wel gemeten blijven worden.

Conform de Wet Bodembescherming (Wbb) is de ernst van de verontreiniging gerelateerd aan een omvangscriterium. Om van een 'geval van ernstige bodemverontreiniging' te spreken, dient voor tenminste één stof de gemiddelde concentratie van minimaal 25 m³ grond of 100 m³ bodemvolume grondwater de interventiewaarde te worden overschreden.

Voor een geval van ernstige bodemverontreiniging dat is ontstaan vóór 1987 geldt formeel een saneringsplicht. In de praktijk wordt een sanering alleen verplicht gesteld indien sprake is van actuele risico's, of indien dat bij een functiewijziging (bijvoorbeeld bouw) noodzakelijk is. Bij ongewijzigd gebruik en de afwezigheid van risico's wordt bij een historische verontreiniging geen termijn aan de saneringsverplichting opgelegd.

Indien de verontreiniging geheel of grotendeels na 1 januari 1987 is ontstaan, is sprake van een 'nieuw geval van bodemverontreiniging'. Vanuit de zorgplicht in de Wet bodembescherming dient een nieuw geval van bodemverontreiniging, ongeacht de mate en omvang van de verontreiniging, in beginsel terstond te worden verwijderd.

4.2 Analyses grond

De analyseresultaten zijn weergegeven in tabel 4.1. De analysecertificaten zijn opgenomen in bijlage IV, de toetsing aan de normwaarden in bijlage III.

Tabel 4.1: Gestandaardiseerde analyseresultaten grond (mg/kg d.s.)

Ref	Monsters (m-mv)	Waarnemingen	Ba@	Cd	Co	Cu	Hg	Pb	Mo	Ni	Zn	Olie	PAK	PCB	OCB's
Bovengrond															
BG1	01 (0,00-0,40) 04 (0,00-0,50) 10 (0,30-0,50) 12 (0,00-0,50) 15 (0,00-0,40) 17 (0,00-0,50)	Baksteen+ Baksteen+ Baksteen+ Baksteen+ Baksteen+, beton+ Baksteen+	-	-	-	-	0,21	72	-	-	170	-	2,2	-	
BG2	13 (0,00-0,50)	Baksteen+++, kooltjes+	-	-	-	-	0,24	130	-	-	-	-	-	-	
BG3	01 (0,00-0,40) 04 (0,00-0,50) 10 (0,30-0,50) 15 (0,00-0,40) 17 (0,00-0,50)	Baksteen+ Baksteen+ Baksteen+ Baksteen+, beton+ Baksteen+													-
Ondergrond															
OG1	01 (1,50-2,00) 02 (1,50-2,00) 03 (1,20-1,50) 15 (1,00-1,40)	- - - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bovengrond voormalige bovengrondse tank															
Vml tank	03 (0,00-0,50)	Baksteen+										-			

ref : referentie op analysecertificaat
waarneming : + (sporen/zwak), ++ (matig), +++ (sterk), ++++ (uiterst)
blanco : geen analyse uitgevoerd
Ba@ : de normen voor barium zijn buiten werking gesteld, toetsing vindt plaats aan de vml. normen (AW=190, T=555, I=920)
- : het gehalte is kleiner dan of gelijk aan de achtergrondwaarde (of detectielimiet)
getal : het gehalte overschrijdt de achtergrondwaarde
getal* : het gehalte overschrijdt de T-waarde
getal** : het gehalte overschrijdt de interventiewaarde
getal# : het gehalte wordt veroorzaakt door humuszuren (natuurlijke herkomst)

Mengmonsters van de boven- en ondergrond zijn geanalyseerd op het standaard NEN-pakket. Door middel van dit analysepakket wordt een breed beeld verkregen van de kwaliteit van de grond.

In de mengmonsters BG1 en BG2 zijn hooguit enkele lichte verhogingen aangetoond.

Het mengmonster BG3 is geanalyseerd op OCB's (bestrijdingsmiddelen).

In het mengmonster BG3 zijn geen verhogingen aan OCB's aangetoond.

In het mengmonster van de ondergrond, waarbij onder andere de bodemlaag direct onder de slibachtige bodemlaag ter plaatse van boring 01 en de bodemlaag rond de waterspiegel ter plaatse van de voormalige bovengrondse tank (boring 03) zijn betrokken, zijn geen verhogingen aangetoond.

Ter plaatse van de voormalige bovengrondse tank is in de bovengrond het gehalte minerale olie lager dan de detectielimiet.

4.3 Analyses grondwater

De analyseresultaten van grondwater zijn weergegeven in tabel 4.2. De analysecertificaten zijn opgenomen in bijlage IV, de toetsing aan de normwaarden in bijlage III.

Tabel 4.2: Analyseresultaten grondwater (µg/l)

Peilbuis	filterstelling (m-mv)	Ba	Cd	Co	Cu	Hg	Pb	Mo	Ni	Zn	VAK						Olie	VOCl
											B	T	E	X	S	N		
01	1,2-2,2	56	-	-	-	-	-	7,6	-	78	-	-	-	-	-	-	-	-
02	1,5-2,5	250	-	-	66*	-	-	-	73*	76	-	-	-	-	-	-	-	-
Herbemonstering peilbuis 02 naar aanleiding van de aangetoonde matige verhogingen																		
02	1,5-2,5				64*				63*									

blanco : geen analyse uitgevoerd
- : de concentratie is kleiner dan of gelijk aan de streefwaarde (of detectielimiet)
getal : de concentratie overschrijdt de streefwaarde
getal* : de concentratie overschrijdt de T-waarde
getal** : de concentratie overschrijdt de interventiewaarde

Het grondwater is geanalyseerd op het standaard NEN-pakket. Op deze wijze wordt een breed beeld verkregen van de grondwaterkwaliteit.

In het grondwater ter plaatse van de voormalige drijfmestput, peilbuis 01, zijn lichte verhogingen gemeten.

In het grondwater ter plaatse van de mestput achter de varkensschuur, peilbuis 02, zijn de gehalten koper en nikkel matig verhoogd. Naar aanleiding van de matige verhoging is een heranalyse uitgevoerd. Hierbij zijn de matige verhogingen aan koper en nikkel bevestigd.

Verder zijn enkele lichte verhogingen aangetoond.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie ’t Zand 24 te Utrecht is vastgelegd.

Conclusies

Mestput en voormalige drijfmestput

De gestelde hypothese, dat ter plaatse van de mestput en voormalige drijfmestput verhogingen aan zware metalen in het grondwater worden verwacht, is bevestigd.

Zowel bij de mestput als bij de voormalige drijfmestput zijn in het grondwater verhogingen aan zware metalen aangetoond. Ter plaatse van de voormalige drijfmestput zijn lichte verhogingen aangetoond. Ter plaatse van de mestput zijn matige verhogingen aan koper en nikkel aangetoond.

Voormalige bovengrondse tank

De hypothese dat ter plaatse van de voormalige bovengrondse tank verhogingen aan minerale olie kunnen voorkomen is niet bevestigd. Er zijn in de boven- en ondergrond geen verhogingen aan minerale olie aangetoond.

Puinpad

Het puinpad richting de varkensschuur bestaat voornamelijk uit baksteen en beton. In lichte mate is ook asfalt en glas aangetroffen. Door de grote hoeveelheid aan groot puin is het niet gelukt om handmatig meerdere inspectiegaten te maken. Het pad is niet verdacht op asbest. In het pad komen grote brokken puin voor.

Overig terreindeel

De gestelde hypothese, dat op het overig terreindeel enkel verhogingen aan bestrijdingsmiddelen (OCB’s) kunnen worden verwacht is niet bevestigd. In grond zijn hooguit lichte verhogingen aangetoond. Er zijn geen verhogingen aan bestrijdingsmiddelen aangetoond.

Aanbevelingen

Drijfmestput

Naar aanleiding van de aangetoonde matige verhogingen aan koper en nikkel in het grondwater wordt aanbevolen om enkele peilbuizen bij te plaatsen. Vastgesteld dient te worden wat de omvang van de verontreiniging is en er dient te worden vastgesteld of het bij matige verhogingen blijft en dat er niet onverhoopt ook sterke verhogingen aanwezig zijn.

Puinpad

Doordat ter plaatse van het puinpad een grote hoeveelheid puin is aangetroffen wordt aanbevolen om in overweging te nemen, een asbestonderzoek conform NEN 5897 (asbest in

puin) uit te voeren. Aangezien ter plaatse veel puin aanwezig is zal voor het onderzoek de inzet van groot materieel (kraan) nodig zijn.

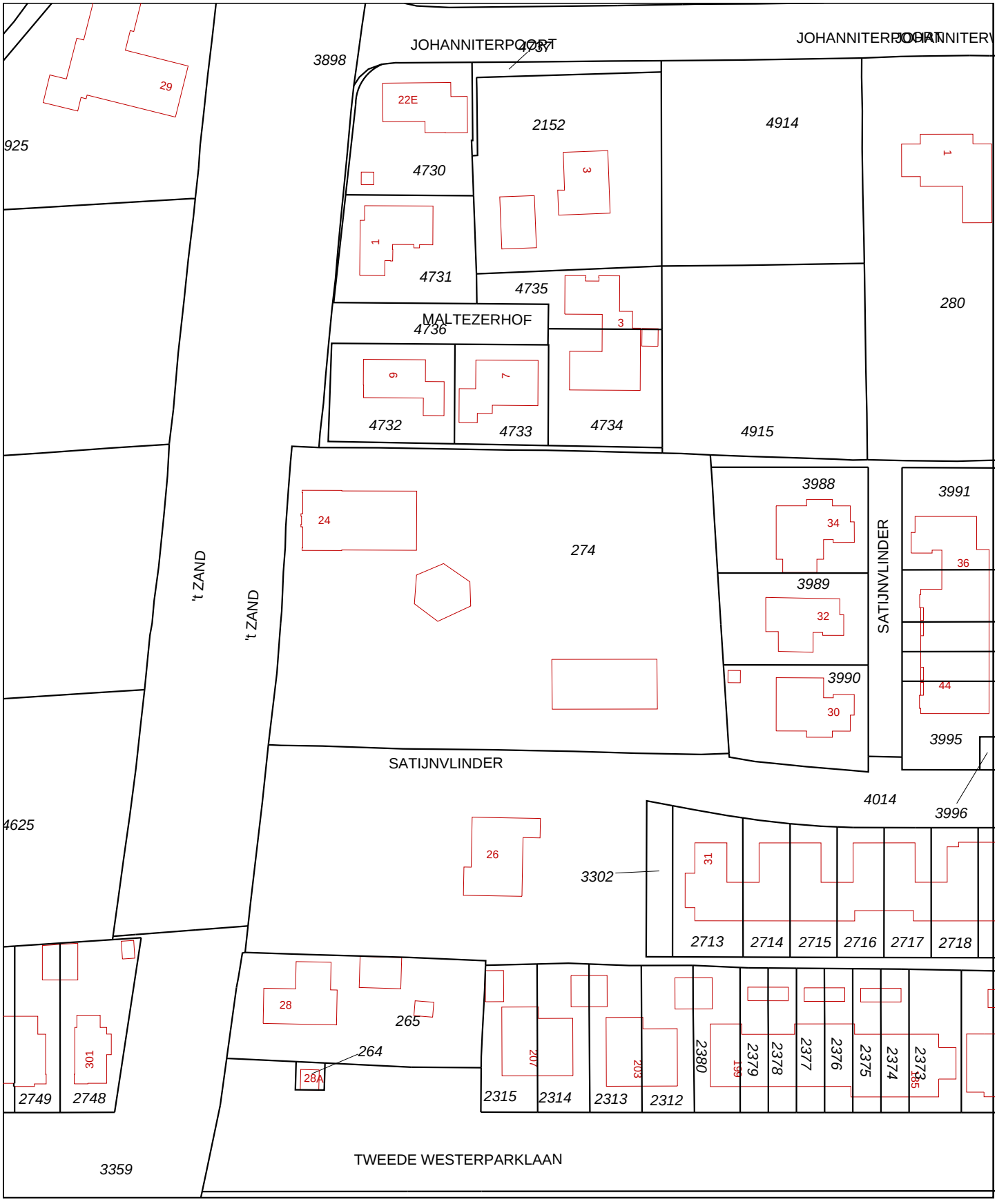
Overig terrein

Aanbevolen wordt om de grond die tijdens de bouw vrijkomt te hergebruiken binnen de perceelsgrenzen. Indien dit niet mogelijk is kan de grond op basis van dit rapport worden afgevoerd naar een grondbank of -depot. Als de grond wordt afgevoerd voor hergebruik elders, is (normaliter) eerst een keuring nodig conform het Besluit Bodemkwaliteit. Met name bij grotere partijen grond is dit laatste voordeliger dan afvoeren naar een grondbank of -depot. Indien de gemeente beschikt over een bodemkwaliteitskaart, is in sommige gevallen hergebruik mogelijk zonder aanvullend onderzoek.

BIJLAGE I

Uittreksel Kadastrale Kaart

Uw referentie: fms



Deze kaart is noordgericht

12345 Perceelnummer

25 Huisnummer

Vastgestelde kadastrale grens

Voorlopige kadastrale grens

Administratieve kadastrale grens

Bebouwing

Overige topografie

Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 11 december 2014
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Schaal 1:1000

Kadastrale gemeente	UTRECHT
Sectie	V
Perceel	274

Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Overzichtskaart

N

BOORPUNTENKAART

Legenda

- boorpunt
- boorpunt met peilbuis
- onderzoekslocatie
- kadastrale grens
- 274 - kadastraal nummer

0 5 10 15 20 m

Schaal: 1:500 | Formaat: A3

Opdrachtgever:
De Koning Makelaars

Project: 't Zand 24 te Utrecht

Project nummer: 24963 | Datum : 08-03-2016

Getekend: A.J. | Bestandsnaam: 24963tek

grondslag
bodemkwaliteitsbureau

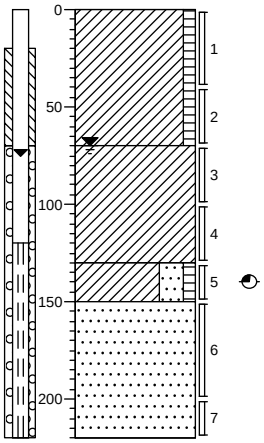
Kamerik (gem. Woerden)
Nijverheidsweg 7, 3471 GZ
Tel: 0348-402103
Fax: 0348-402703

Heerhugowaard
Galileistraat 69, 1704 SE
Tel: 072-5729457
Fax: 072-5721744

Steenwijk
Oevers 16, 8331 VC
Tel: 0521-521924
Fax: 0521-521928

BIJLAGE II

Boring: 01



0 gras
Klei, zwak humeus, sporen baksteen, bruinbeige

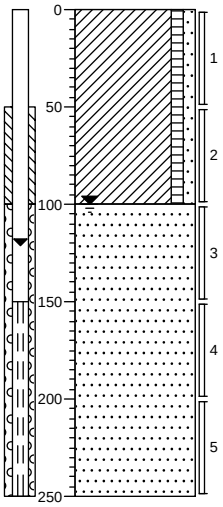
70 Klei, sterk veenhoudend, donkergrijs

130 Klei, sterk zandig, zwak humeus, zwakke onbekende geur, donker zwartgrijs, afvalgeur, slibachtig?

150 Zand, matig grof, grijs, heel licht vreemd geurtje

220

Boring: 02

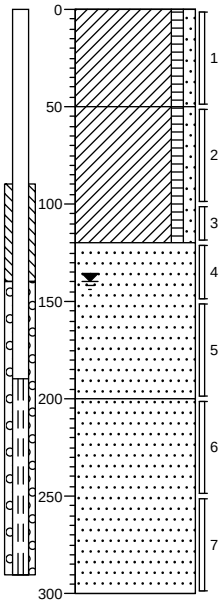


0 gras
Klei, zwak humeus, zwak zandig, bruinbeige

100 Zand, matig grof, beige

250

Boring: 03



0 groenstrook
Klei, zwak humeus, zwak zandig, sporen baksteen, bruinbeige

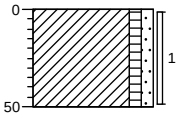
50 Klei, zwak humeus, zwak zandig, bruinbeige

120 Zand, matig grof, beige

200 Zand, matig grof, grijs

300

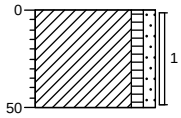
Boring: 04



0 gras
Klei, zwak humeus, zwak zandig, sporen baksteen, bruinbeige

50

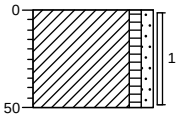
Boring: 05



0 gras
Klei, zwak humeus, zwak zandig, bruinbeige

50

Boring: 06



0 gras
Klei, zwak humeus, zwak zandig, bruinbeige

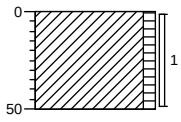
50

Projectnaam: t Zand 24

Project: 24963

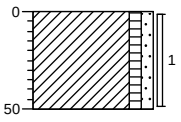
getekend volgens NEN-EN-ISO 14688

Boring: 07



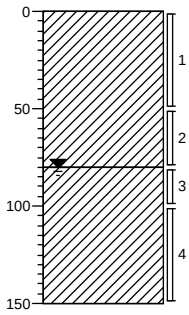
0 gras
Klei, zwak humeus, bruinbeige
50

Boring: 08



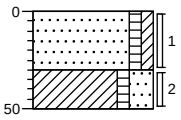
0 gras
Klei, zwak humeus, zwak zandig, bruinbeige, 2 x gestuit op puin
50

Boring: 09



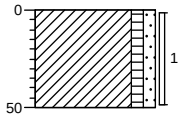
0 gras
Klei, sporen roest, grijsbeige, 2 x gestuit op puin
80
Klei, grijs
150

Boring: 10



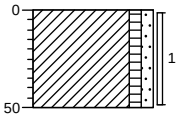
0 gras
Zand, matig grof, zwak humeus, zwak kleiïg, bruinbeige
30
Klei, zwak humeus, sterk zandig, sporen baksteen, bruinbeige
50

Boring: 11



0 gras
Klei, zwak humeus, zwak zandig, bruinbeige
50

Boring: 12



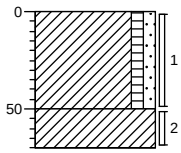
0 gras
Klei, zwak humeus, zwak zandig, zwak baksteenhoudend, bruinbeige
50

Projectnaam: t Zand 24

Project: 24963

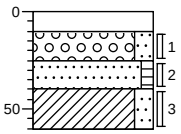
getekend volgens NEN-EN-ISO 14688

Boring: 13



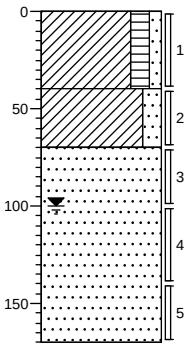
0 gras
Klei, zwak humeus, zwak zandig, sterk baksteenhoudend, sporen kolen, bruinbeige
50
Klei, grijsbeige
70

Boring: 14



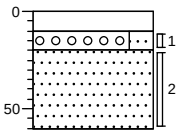
0 tegel
10
Grind, fijn, matig zandig
25
Zand, matig grof, zwak humeus, zwak grindhoudend, grijsbruin
40
Klei, matig zandig, grijs
60

Boring: 15



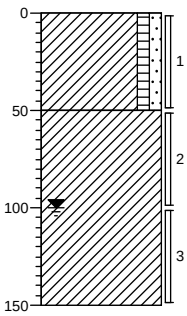
0
Klei, matig humeus, zwak zandig, zwak baksteenhoudend, zwak betonhoudend, bruin, In hooiberg, heel droog
40
Klei, matig zandig, grijs
70
Zand, matig grof, grijs
170

Boring: 16



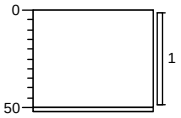
0 tegel
10
Grind, fijn, sterk zandig
20
Zand, matig grof, zwak grindhoudend, beige
60

Boring: 17



0 gras
Klei, zwak humeus, zwak zandig, sporen baksteen, bruinbeige
50
Klei, beige
150

Boring: AB01



0 puin
Sterk baksteenhoudend, sterk betonhoudend, zwak asfalthoudend, sporen glas, asbestgat 30x30, gegraven, 40 % grof
52
Gestuit

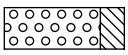
Projectnaam: t Zand 24

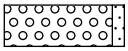
Project: 24963

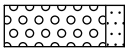
getekend volgens NEN-EN-ISO 14688

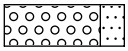
Legenda (conform NEN 5104)

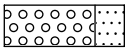
grind


Grind, siltig

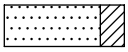

Grind, zwak zandig

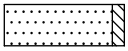

Grind, matig zandig

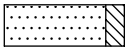

Grind, sterk zandig

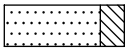

Grind, uiterst zandig

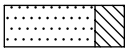
zand


Zand, kleïig


Zand, zwak siltig


Zand, matig siltig


Zand, sterk siltig

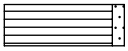

Zand, uiterst siltig

veen

Veen, mineraalarm

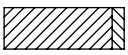
Veen, zwak kleïig

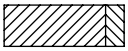
Veen, sterk kleïig

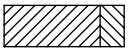

Veen, zwak zandig

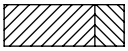
Veen, sterk zandig

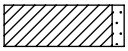
klei

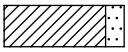

Klei, zwak siltig

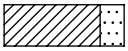

Klei, matig siltig


Klei, sterk siltig


Klei, uiterst siltig


Klei, zwak zandig


Klei, matig zandig

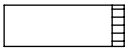

Klei, sterk zandig

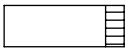
leem

Leem, zwak zandig

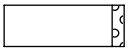
Leem, sterk zandig

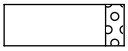
overige toevoegingen


zwak humeus


matig humeus

sterk humeus


zwak grindig


matig grindig

sterk grindig

geur

geen geur

zwakke geur

matige geur

sterke geur

uiterste geur

olie

geen olie-water reactie

zwakke olie-water reactie

matige olie-water reactie

sterke olie-water reactie

uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

>0

>1

>10

>100

>1000

>10000

monsters

geroerd monster

ongeroerd monster

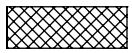
overig

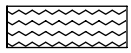
bijzonder bestanddeel

Gemiddeld hoogste grondwaterstand

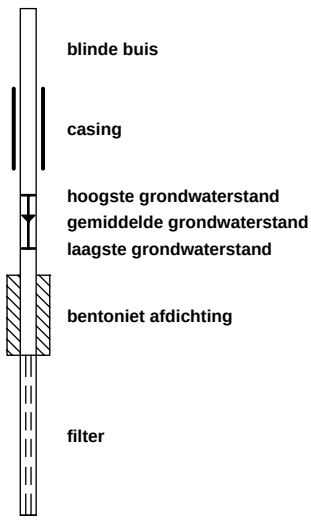
grondwaterstand

Gemiddeld laagste grondwaterstand


slib


water

peilbuis



BIJLAGE III

Project	**24963-t Zand 24**
Certificaten	**576396**
Toetsing	**T.12 - Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb**
Toetsversie	**BoToVa 2.0.0** Toetsdatum: 29 februari 2016 15:50

Monsterreferentie	**0767394**							
Monsteromschrijving	BG1 01 (0-40) 04 (0-50) 10 (30-50) 12 (0-50) 15 (0-40) 17 (0-50)							
Analyse	Eenheid	Analyseres.	**Gestand.Res.**	Toetsoordeel	AW	T	I	
Lutum/Humus								
Organische stof	% (m/m ds)	4.9	**10**					
Lutum	% (m/m ds)	13.7	**25**					
Droogrest								
droogrest	%	79.2	**79.2**	@				
Metalen ICP-AES								
barium (Ba)	mg/kg ds	99	**160**	@				
cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.39	**0.51**	-	0.6	6.8	13	
kobalt (Co)	mg/kg ds	6.1	**9.4**	-	15	102.5	190	
koper (Cu)	mg/kg ds	28	**39**	-	40	115	190	
kwik (Hg) FIAS/Fims	mg/kg ds	0.18	**0.21**	1.4 AW	0.15	18.075	36	
lood (Pb)	mg/kg ds	58	**72**	1.4 AW	50	290	530	
molybdeen (Mo)	mg/kg ds	< 1.5	**< 1.0**	-	1.5	95.75	190	
nikkel (Ni)	mg/kg ds	20	**30**	-	35	67.5	100	
zink (Zn)	mg/kg ds	120	**170**	1.2 AW	140	430	720	
Minerale olie								
minerale olie (florisil clean-up)	mg/kg ds	60	**120**	-	190	2595	5000	
Sommaties								
som PAK (10)	mg/kg ds	2.2	**2.2**	1.4 AW	1.5	20.75	40	
Sommaties								
som PCBs (7)	mg/kg ds	0.005	**0.011**	-	0.02	0.51	1	

Monsterreferentie	**0767395**							
Monsteromschrijving	BG2 13 (0-50)							
Analyse	Eenheid	Analyseres.	**Gestand.Res.**	Toetsoordeel	AW	T	I	
Lutum/Humus								
Organische stof	% (m/m ds)	4.4	**10**					
Lutum	% (m/m ds)	9.1	**25**					
Droogrest								
droogrest	%	78.8	**78.8**	@				
Metalen ICP-AES								
barium (Ba)	mg/kg ds	160	**330**	@				
cadmium (Cd)	mg/kg ds	< 0.2	**< 0.20**	-	0.6	6.8	13	
kobalt (Co)	mg/kg ds	6	**12**	-	15	102.5	190	
koper (Cu)	mg/kg ds	24	**37**	-	40	115	190	
kwik (Hg) FIAS/Fims	mg/kg ds	0.19	**0.24**	1.6 AW	0.15	18.075	36	
lood (Pb)	mg/kg ds	96	**130**	2.6 AW	50	290	530	
molybdeen (Mo)	mg/kg ds	< 1.5	**< 1.0**	-	1.5	95.75	190	
nikkel (Ni)	mg/kg ds	19	**35**	-	35	67.5	100	
zink (Zn)	mg/kg ds	73	**120**	-	140	430	720	
Minerale olie								
minerale olie (florisil clean-up)	mg/kg ds	47	**110**	-	190	2595	5000	
Sommaties								
som PAK (10)	mg/kg ds	1.1	**1.1**	-	1.5	20.75	40	
Sommaties								
som PCBs (7)	mg/kg ds	0.005	**< 0.011**	-	0.02	0.51	1	

Monsterreferentie	**0767396**							
Monsteromschrijving	OG1 01 (150-200) 02 (150-200) 03 (120-150) 15 (100-140)							
Analyse	Eenheid	Analyseres.	**Gestand.Res.**	Toetsoordeel	AW	T	I	
Lutum/Humus								
Organische stof	% (m/m ds)	0.2	**10**					
Lutum	% (m/m ds)	5.4	**25**					
Droogrest								
droogrest	%	80.1	**80.1**	@				
Metalen ICP-AES								
barium (Ba)	mg/kg ds	< 20	**< 38**	@				
cadmium (Cd)	mg/kg ds	< 0.2	**< 0.23**	-	0.6	6.8	13	
kobalt (Co)	mg/kg ds	< 3	**< 5.4**	-	15	102.5	190	
koper (Cu)	mg/kg ds	< 5	**< 6.5**	-	40	115	190	
kwik (Hg) FIAS/Fims	mg/kg ds	< 0.05	**< 0.05**	-	0.15	18.075	36	
lood (Pb)	mg/kg ds	< 10	**< 10**	-	50	290	530	
molybdeen (Mo)	mg/kg ds	< 1.5	**< 1.0**	-	1.5	95.75	190	
nikkel (Ni)	mg/kg ds	6	**14**	-	35	67.5	100	
zink (Zn)	mg/kg ds	< 20	**< 28**	-	140	430	720	
Minerale olie								
minerale olie (florisil clean-up)	mg/kg ds	< 35	**< 120**	-	190	2595	5000	
Sommaties								
som PAK (10)	mg/kg ds	0.35	**< 0.35**	-	1.5	20.75	40	
Sommaties								
som PCBs (7)	mg/kg ds	0.005	**< 0.024**	-	0.02	0.51	1	

Monsterreferentie	**0767397**							
Monsteromschrijving	vml tank 03 (0-50)							
Analyse	Eenheid	Analyseres.	**Gestand.Res.**	Toetsoordeel	AW	T	I	
Lutum/Humus								
Organische stof	% (m/m ds)	1.4	**10**					
Lutum	% (m/m ds)	2.0	**25**					
Droogrest								
droogrest	%	86.5	**86.5**	@				
Minerale olie								
minerale olie (florisil clean-up)	mg/kg ds	< 35	**< 120**	-	190	2595	5000	

Legenda	
@	Geen toetsoordeel mogelijk
x AW	x maal Achtergrondwaarde
-	<= Achtergrondwaarde

Project	**24963-t Zand 24**
Certificaten	**585547**
Toetsing	**T.12 - Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb**
Toetsversie	**BoToVa 2.0.0** Toetsdatum: 15 april 2016 15:16

Monsterreferentie	**1468312**
Monsteromschrijving	BG3 01 (0-40) 04 (0-50) 12 (0-50) 15 (0-40) 17 (0-50)

Analyse	Eenheid	Analyseres.	**Gestand.Res.**	Toetsoordeel	AW	T	I	
Lutum/Humus								
Organische stof	% (m/m ds)	6.0	**10**					
Lutum	% (m/m ds)	13.8	**25**					
Droogrest								
droogrest	%	75.1	**75.1**	@				
Organochloorbestrijdingsmiddelen								
heptachloor	mg/kg ds	< 0.001	**< 0.0012**	-	0.0007	2.00035	4	
alfa-endosulfan	mg/kg ds	< 0.001	**< 0.0012**	-	0.0009	2.00045	4	
alfa - HCH	mg/kg ds	< 0.001	**< 0.0012**	-	0.001	8.5005	17	
beta - HCH	mg/kg ds	< 0.001	**< 0.0012**	-	0.002	0.801	1.6	
gamma - HCH (lindaan)	mg/kg ds	< 0.001	**< 0.0012**	-	0.003	0.6015	1.2	
delta - HCH	mg/kg ds	< 0.001	**< 0.0012**	@				
hexachloorbenzeen	mg/kg ds	< 0.001	**< 0.0012**	-	0.0085	1.00425	2	
endosulfansulfaat	mg/kg ds	< 0.002	**< 0.0023**	@				
hexachloorbutadieen	mg/kg ds	< 0.001	**< 0.0012**	-	0.003			
Sommaties								
som DDD	mg/kg ds	0.001	**< 0.0023**	-	0.02	17.01	34	
som DDE	mg/kg ds	0.005	**0.0078**	-	0.1	1.2	2.3	
som DDT	mg/kg ds	0.002	**0.0028**	-	0.2	0.95	1.7	
som drins (3)	mg/kg ds	0.002	**< 0.0035**	-	0.015	2.0075	4	
som c/t heptachloorepoxide	mg/kg ds	0.001	**< 0.0023**	-	0.002	2.001	4	
som HCHs (3)	mg/kg ds	0.002	**0.002**	@				
som chloordaan	mg/kg ds	0.001	**< 0.0023**	-	0.002	2.001	4	
som OCBs (landbodem)	mg/kg ds	0.018	**0.030**	-	0.4			

Legenda	
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Achtergrondwaarde

Project	**24963-t Zand 24**
Certificaten	**577521**
Toetsing	**T.13 - Beoordeling kwaliteit van grondwater volgens Wbb**
Toetsversie	**BoToVa 1.1.0** Toetsdatum: 29 februari 2016 15:53

Monsterreferentie	**0866817**
Monsteromschrijving	01-1-1 01 (120-220)

Analyse	Eenheid	Analyseres.		Toetsoordeel	S	T	I	
Metalen ICP-MS (opgelost)								
barium (Ba)	µg/l	56		1.1 S	50	337.5	625	
cadmium (Cd)	µg/l	< 0.2		-	0.4	3.2	6	
kobalt (Co)	µg/l	4.2		-	20	60	100	
koper (Cu)	µg/l	9.4		-	15	45	75	
Kwik (Hg) niet vluchtig	µg/l	< 0.05		-	0.05	0.175	0.3	
lood (Pb)	µg/l	< 2		-	15	45	75	
molybdeen (Mo)	µg/l	7.6		1.5 S	5	152.5	300	
nikkel (Ni)	µg/l	9.4		-	15	45	75	
zink (Zn)	µg/l	78		1.2 S	65	432.5	800	
Minerale olie								
minerale olie (florisil clean-up)	µg/l	< 50		-	50	325	600	
Vluchtige aromaten								
benzeen	µg/l	< 0.2		-	0.2	15.1	30	
ethylbenzeen	µg/l	< 0.2		-	4	77	150	
naftaleen	µg/l	< 0.02		-	0.01	35.005	70	
styreen	µg/l	< 0.2		-	6	153	300	
tolueen	µg/l	< 0.2		-	7	503.5	1000	
Sommaties aromaten								
som xylenen	µg/l	0.2		-	0.2	35.1	70	
Vluchtige chlooralifaten								
dichloormethaan	µg/l	< 0.2		-	0.01	500.005	1000	
1,1-dichloorethaan	µg/l	< 0.2		-	7	453.5	900	
1,2-dichloorethaan	µg/l	< 0.2		-	7	203.5	400	
1,1-dichlooretheen	µg/l	< 0.1		-	0.01	5.005	10	
trichloormethaan	µg/l	< 0.2		-	6	203	400	
tetrachloormethaan	µg/l	< 0.1		-	0.01	5.005	10	
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	< 0.1		-	0.01	150.005	300	
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	< 0.1		-	0.01	65.005	130	
trichlooretheen	µg/l	< 0.2		-	24	262	500	
tetrachlooretheen	µg/l	< 0.1		-	0.01	20.005	40	
vinylchloride	µg/l	< 0.2		-	0.01	2.505	5	
Sommaties								
som C+T dichlooretheen	µg/l	0.1		-	0.01	10.005	20	
som dichloorpropanen	µg/l	0.4		-	0.8	40.4	80	
Vluchtige gehalogeneerde alifaten - divers								
tribroommethaan	µg/l	< 0.2		@			630	

Toetsoordeel monster 0866817:	Overschrijding Streefwaarde

Monsterreferentie	**0866818**						
Monsteromschrijving	02-1-1 02 (150-250)						
Analyse	Eenheid	Analyseres.		Toetsoordeel	S	T	I
Metalen ICP-MS (opgelost)							
barium (Ba)	µg/l	250		5.0 S	50	337.5	625
cadmium (Cd)	µg/l	0.23		-	0.4	3.2	6
kobalt (Co)	µg/l	10		-	20	60	100
koper (Cu)	µg/l	66		1.5 T	15	45	75
Kwik (Hg) niet vluchtig	µg/l	< 0.05		-	0.05	0.175	0.3
lood (Pb)	µg/l	3.2		-	15	45	75
molybdeen (Mo)	µg/l	4.8		-	5	152.5	300
nikkel (Ni)	µg/l	73		1.6 T	15	45	75
zink (Zn)	µg/l	76		1.2 S	65	432.5	800
Minerale olie							
minerale olie (florisil clean-up)	µg/l	< 50		-	50	325	600
Vluchtige aromaten							
benzeen	µg/l	< 0.2		-	0.2	15.1	30
ethylbenzeen	µg/l	< 0.2		-	4	77	150
naftaleen	µg/l	< 0.02		-	0.01	35.005	70
styreen	µg/l	< 0.2		-	6	153	300
tolueen	µg/l	< 0.2		-	7	503.5	1000
Sommaties aromaten							
som xylenen	µg/l	0.2		-	0.2	35.1	70
Vluchtige chlooralifaten							
dichloormethaan	µg/l	< 0.2		-	0.01	500.005	1000
1,1-dichloorethaan	µg/l	< 0.2		-	7	453.5	900
1,2-dichloorethaan	µg/l	< 0.2		-	7	203.5	400
1,1-dichlooretheen	µg/l	< 0.1		-	0.01	5.005	10
trichloormethaan	µg/l	< 0.2		-	6	203	400
tetrachloormethaan	µg/l	< 0.1		-	0.01	5.005	10
1,1,1-trichloorethaan	µg/l	< 0.1		-	0.01	150.005	300
1,1,2-trichloorethaan	µg/l	< 0.1		-	0.01	65.005	130
trichlooretheen	µg/l	< 0.2		-	24	262	500
tetrachlooretheen	µg/l	< 0.1		-	0.01	20.005	40
vinylchloride	µg/l	< 0.2		-	0.01	2.505	5
Sommaties							
som C+T dichlooretheen	µg/l	0.1		-	0.01	10.005	20
som dichloorpropanen	µg/l	0.4		-	0.8	40.4	80
Vluchtige gehalogeneerde alifaten - divers							
tribroommethaan	µg/l	< 0.2		@			630

Toetsoordeel monster 0866818:	Overschrijding Tussenwaarde

Legenda	
@	Geen toetsoordeel mogelijk
-	<= Streefwaarde
x S	x maal Streefwaarde
x T	x maal Tussenwaarde

Project	**24963-t Zand 24**
Certificaten	**580982**
Toetsing	**T.13 - Beoordeling kwaliteit van grondwater volgens Wbb**
Toetsversie	**BoToVa 1.1.0** Toetsdatum: 23 maart 2016 07:22

Monsterreferentie	**1165913**
Monsteromschrijving	0

Analyse	Eenheid	Analyseres.		Toetsoordeel	S	T	I	
Metalen ICP-MS (opgelost)								
koper (Cu)	µg/l	64		1.4 T	15	45	75	
nikkel (Ni)	µg/l	63		1.4 T	15	45	75	

Toetsoordeel monster 1165913: Overschrijding Tussenwaarde

Legenda

x T	x maal Tussenwaarde

BIJLAGE IV

eurofins | Omegam

Grondslag Kamerik
T.a.v. de heer R. Hoogerwerf
Nijverheidsweg 7
3471 GZ KAMERIK

Uw kenmerk	:	24963-t Zand 24
Ons kenmerk	:	Project 576396
Validatieref.	:	576396_certificaat_v1
Opdrachtverificatiecode	:	DPEA-DRXJ-DSZS-YURF
Bijlage(n)	:	3 tabel(len) + 2 oliechromatogram(men) + 2 bijlage(n)

Amsterdam, 24 februari 2016

Hierbij zend ik u de resultaten van het laboratoriumonderzoek dat op uw verzoek is uitgevoerd in de door u aangeboden monsters.

De resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters, zoals die door u voor analyse ter beschikking werden gesteld.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel uitbesteed onderzoek, uitgevoerd door Eurofins Omegam volgens de methoden zoals ze zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat L086 en/of in de bundel "Analysevoorschriften Eurofins Omegam". De in dit onderzoek uitgevoerde onderzoeksmethoden van de geaccrediteerde analyses zijn in een aparte bijlage als onderdeel van dit analyse-certificaat opgenomen. De methoden zijn, voor zover mogelijk, ontleend aan de accreditatieprogramma's/schema's en NEN- EN- en/of ISO-voorschriften.

Ik wijs u erop dat het analyse-certificaat alleen in zijn geheel mag worden gereproduceerd. Ik vertrouw erop uw opdracht volledig en naar tevredenheid te hebben uitgevoerd. Heeft u naar aanleiding van deze rapportage nog vragen, dan verzoek ik u contact op te nemen met onze klantenservice.

Hoogachtend,
namens Eurofins Omegam,

Ing. J. Tukker
Manager productie

Op dit certificaat zijn onze algemene voorwaarden van toepassing.
Dit analyse-certificaat mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Omegam B.V.
H.J.E. Wenckbachweg 120
NL-1114 AD Amsterdam-Duivendrecht
Nederland

T +31-(0)20-597 66 80
F +31-(0)20-597 66 89
klantenservice@omegam.nl
www.omegam.nl

IBAN NL 16 BNPA 0227667980
BIC BNPANL2A
BTW nr. NL8139.67.132.B01
KvK nr. 34215654

ANALYSECERTIFICAAT

Project code : **576396**
Project omschrijving : **24963-t Zand 24**
Opdrachtgever : **Grondslag Kamerik**

Monsterreferenties
0767394 = BG1 01 (0-40) 04 (0-50) 10 (30-50) 12 (0-50) 15 (0-40) 17 (0-50)
0767395 = BG2 13 (0-50)
0767396 = OG1 01 (150-200) 02 (150-200) 03 (120-150) 15 (100-140)

Opgegeven bemonsteringsdatum	:	**16/02/2016**	**16/02/2016**	**16/02/2016**
Ontvangstdatum opdracht	:	**18/02/2016**	**18/02/2016**	**18/02/2016**
Startdatum	:	**18/02/2016**	**18/02/2016**	**18/02/2016**
Monstercode	:	**0767394**	**0767395**	**0767396**
Matrix	:	**Grond**	**Grond**	**Grond**

Monstervoorbewerking					
S	AS3000 (steekmonster)		**uitgevoerd**	**uitgevoerd**	**uitgevoerd**
S	gewicht artefact	g	**< 1**	**< 1**	**< 1**
S	soort artefact		nvt	nvt	nvt
S	voorbewerking AS3000		**uitgevoerd**	**uitgevoerd**	**uitgevoerd**
Algemeen onderzoek - fysisch					
S	droogrest	%	**79,2**	**78,8**	**80,1**
S	organische stof (gec. voor lutum)	% (m/m ds)	**4,9**	**4,4**	**< 0,2**
S	lutumgehalte (pipetmethode)	% (m/m ds)	**13,7**	**9,1**	**5,4**
Anorganische parameters - metalen					
S	barium (Ba)	mg/kg ds	**99**	**160**	**< 20**
S	cadmium (Cd)	mg/kg ds	**0,39**	**< 0,20**	**< 0,20**
S	kobalt (Co)	mg/kg ds	**6,1**	**6,0**	**< 3,0**
S	koper (Cu)	mg/kg ds	**28**	**24**	**< 5,0**
S	kwik (Hg) FIAS/Fims	mg/kg ds	**0,18**	**0,19**	**< 0,05**
S	lood (Pb)	mg/kg ds	**58**	**96**	**< 10**
S	molybdeen (Mo)	mg/kg ds	**< 1,5**	**< 1,5**	**< 1,5**
S	nikkel (Ni)	mg/kg ds	**20**	**19**	**6**
S	zink (Zn)	mg/kg ds	**120**	**73**	**< 20**
Organische parameters - niet aromatisch					
S	minerale olie (florisil clean-up)	mg/kg ds	**60**	**47**	**< 35**
Organische parameters - aromatisch					
Polycyclische koolwaterstoffen:					
S	naftaleen	mg/kg ds	**< 0,05**	**< 0,05**	**< 0,05**
S	fenantreen	mg/kg ds	**0,27**	**0,11**	**< 0,05**
S	anthraceen	mg/kg ds	**0,09**	**< 0,05**	**< 0,05**
S	fluoranteen	mg/kg ds	**0,44**	**0,22**	**< 0,05**
S	benzo(a)antraceen	mg/kg ds	**0,20**	**0,13**	**< 0,05**
S	chryseen	mg/kg ds	**0,29**	**0,18**	**< 0,05**
S	benzo(k)fluoranteen	mg/kg ds	**0,19**	**0,09**	**< 0,05**
S	benzo(a)pyreen	mg/kg ds	**0,24**	**0,13**	**< 0,05**
S	benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	**0,21**	**0,11**	**< 0,05**
S	indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg ds	**0,20**	**0,10**	**< 0,05**
S	som PAK (10)	mg/kg ds	**2,2**	**1,1**	**0,35**
Organische parameters - gehalogeneerd					
Polychloorbifenylen:					
S	PCB -28	mg/kg ds	**< 0,001**	**< 0,001**	**< 0,001**
S	PCB -52	mg/kg ds	**< 0,001**	**< 0,001**	**< 0,001**
S	PCB -101	mg/kg ds	**< 0,001**	**< 0,001**	**< 0,001**
S	PCB -118	mg/kg ds	**< 0,001**	**< 0,001**	**< 0,001**
S	PCB -138	mg/kg ds	**0,001**	**< 0,001**	**< 0,001**
S	PCB -153	mg/kg ds	**< 0,001**	**< 0,001**	**< 0,001**
S	PCB -180	mg/kg ds	**< 0,001**	**< 0,001**	**< 0,001**
S	som PCBs (7)	mg/kg ds	**0,005**	**0,005**	**0,005**

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.
- De met een 'Q' gemerkte analyses zijn door RvA geaccrediteerd (registratienummer L086).
- De met een 'S' gemerkte analyses zijn op basis van het schema AS 3000 geaccrediteerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**576396**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Monsterreferenties
0767397 = vml tank 03 (0-50)

Opgegeven bemonsteringsdatum	:	**16/02/2016**
Ontvangstdatum opdracht	:	**18/02/2016**
Startdatum	:	**18/02/2016**
Monstercode	:	**0767397**
Matrix	:	**Grond**

Monstervoorbewerking			
S	AS3000 (steekmonster)		**uitgevoerd**
S	gewicht artefact	g	**< 1**
S	soort artefact		nvt
S	voorbewerking AS3000		**uitgevoerd**
Algemeen onderzoek - fysisch			
S	droogrest	%	**86,5**
S	organische stof (gec. voor lutum)	% (m/m ds)	**1,4**
Organische parameters - niet aromatisch			
S	minerale olie (florisil clean-up)	mg/kg ds	**< 35**

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.
- De met een 'Q' gemerkte analyses zijn door RvA geaccrediteerd (registratienummer L086).
- De met een 'S' gemerkte analyses zijn op basis van het schema AS 3000 geaccrediteerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**576396**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Opmerkingen m.b.t. analyses

Opmerking(en) algemeen

Organische stof gehalte (gecorrigeerd voor lutum en vrij ijzer in de vorm van Fe2O3)
Het organische stofgehalte is gecorrigeerd voor het in het analysecertificaat gerapporteerde lutumgehalte. Indien het lutumgehalte niet is gerapporteerd is de correctie uitgevoerd met een lutumgehalte van 5,4% (gemiddeld lutumgehalte Nederlandse bodem, AS3010/AS3210, prestatieblad organische stofgehalte in grond/waterbodem). Indien het vrij ijzergehalte is bepaald en groter is dan 5 % m/m, is bij de berekening van het organische stof gecorrigeerd voor dat gehalte aan vrij ijzer.

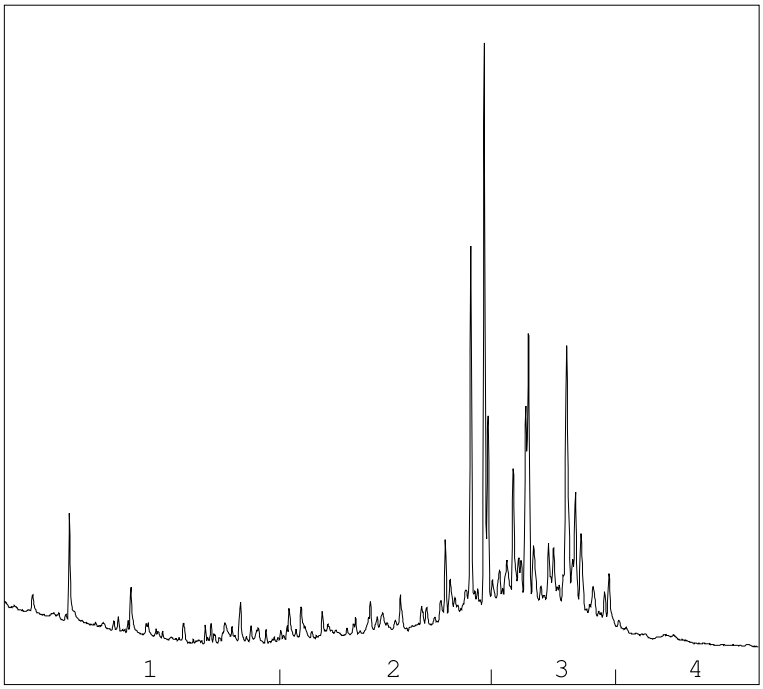
Sommatie van concentraties voor groepsparameters
De sommatie is uitgevoerd volgens AS3000 paragraaf 2.5.2 en bijlage 3.

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

OLIE-ONDERZOEK

Monstercode : 0767394
Project omschrijving : 24963-t Zand 24
Uw referentie : BG1 01 (0-40) 04 (0-50) 10 (30-50) 12 (0-50) 15 (0-40) 17 (0-50)
Methode : minerale olie (florisil clean-up)

OLIECHROMATOGRAM



→
oliefractieverdeling

OLIEFRACTIEVERDELING

1)	fractie > C10 - C19	9 %
2)	fractie C19 - C29	35 %
3)	fractie C29 - C35	44 %
4)	fractie C35 -< C40	12 %

minerale olie gehalte: 60 mg/kg ds

ANALYSEMETHODE

Voorbewerking grond	:	Extractie gebaseerd op NEN 6978, incl. florisil clean-up.
Voorbewerking AP04	:	Extractie conform NEN 6978, incl. florisil clean-up.
Voorbewerking water	:	Extractie gebaseerd op ISO 9377-2, incl. florisil clean-up.
Analyse	:	Gaschromatograaf met capillaire kolom en vlamionisatie detectie.
Interpretatie	:	Raadpleeg voor de typering van de oliesoort de OMEGAM oliebibliotheek.

De volgende aanvullende clean-up mogelijkheden kunnen worden aangevraagd:

Veen clean-up	:	Verwijdert eventuele restanten natuurlijke verbindingen uit extract.

De hoogte van de signalen is geen maat voor de concentratie van de olie in het monster.
(Het chromatogram heeft een variabele schaalindeling)

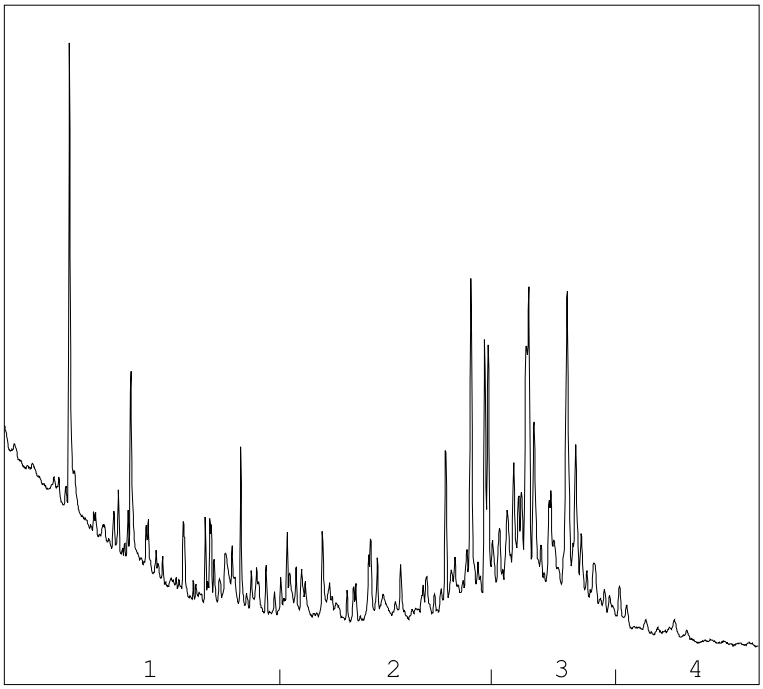
Bij een minerale olie gehalte kleiner dan de rapportagegrens worden geen oliefracties weergegeven.

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

OLIE-ONDERZOEK

Monstercode : 0767395
Project omschrijving : 24963-t Zand 24
Uw referentie : BG2 13 (0-50)
Methode : minerale olie (florisil clean-up)

OLIECHROMATOGRAM



→
oliefractieverdeling

OLIEFRACTIEVERDELING

1)	fractie > C10 - C19	27 %
2)	fractie C19 - C29	27 %
3)	fractie C29 - C35	31 %
4)	fractie C35 -< C40	16 %

minerale olie gehalte: 47 mg/kg ds

ANALYSEMETHODE

Voorbewerking grond	:	Extractie gebaseerd op NEN 6978, incl. florisil clean-up.
Voorbewerking AP04	:	Extractie conform NEN 6978, incl. florisil clean-up.
Voorbewerking water	:	Extractie gebaseerd op ISO 9377-2, incl. florisil clean-up.
Analyse	:	Gaschromatograaf met capillaire kolom en vlamionisatie detectie.
Interpretatie	:	Raadpleeg voor de typering van de oliesoort de OMEGAM oliebibliotheek.

De volgende aanvullende clean-up mogelijkheden kunnen worden aangevraagd:

Veen clean-up	:	Verwijdert eventuele restanten natuurlijke verbindingen uit extract.

De hoogte van de signalen is geen maat voor de concentratie van de olie in het monster.
(Het chromatogram heeft een variabele schaalindeling)

Bij een minerale olie gehalte kleiner dan de rapportagegrens worden geen oliefracties weergegeven.

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**576396**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Barcodeschema's

Monstercode	*Uw referentie*	*monster*	*diepte*	*barcode*
0767394	BG1 01 (0-40) 04 (0-50) 10 (30-50) 12 (0-50) 15 (0-40) 17 (0-50)	01	0-0.4	2074058AA
		04	0-0.5	2074010AA
		12	0-0.5	2073981AA
		15	0-0.4	1771453AA
		17	0-0.5	1771410AA
		10	0.3-0.5	2074004AA
0767395	BG2 13 (0-50)	13	0-0.5	2073990AA
0767396	OG1 01 (150-200) 02 (150-200) 03 (120-150) 15 (100-140)	02	1.5-2	2074115AA
		03	1.2-1.5	2074075AA
		15	1-1.4	1771447AA
		01	1.5-2	2074108AA
0767397	vml tank 03 (0-50)	03	0-0.5	2074104AA

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**576396**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Analysemethoden in Grond (AS3000)

AS3000
In dit analysecertificaat zijn de met 'S' gemerkte analyses uitgevoerd volgens de analysemethoden beschreven in het "Accreditatieschema Laboratoriumanalyses voor grond-, waterbodem- en grondwateronderzoek (AS SIKB 3000)". Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd volgens de onderstaande analysemethoden. Deze analyses zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat met bijbehorende verrichtingenlijst L086 van Eurofins Omegam BV.

Samplemate	:	Conform AS3000 en NEN-EN 16179
Droogrest	:	Conform AS3010 prestatieblad 2
Organische stof (gec. voor lutum)	:	Conform AS3010 prestatieblad 3 en gelijkwaardig aan NEN 5754
Lutumgehalte (pipetmethode)	:	Conform AS3010 prestatieblad 4; gelijkwaardig aan NEN 5753
Barium (Ba)	:	Conform AS3010 prestatieblad 5; NEN 6966 en destructie conform NEN 6961
Cadmium (Cd)	:	Conform AS3010 prestatieblad 5; NEN 6966 en destructie conform NEN 6961
Kobalt (Co)	:	Conform AS3010 prestatieblad 5; NEN 6966 en destructie conform NEN 6961
Koper (Cu)	:	Conform AS3010 prestatieblad 5; NEN 6966 en destructie conform NEN 6961
Kwik (Hg)	:	Conform AS3010 prestatieblad 5; NEN-ISO 16772 en destructie conform NEN 6961
Lood (Pb)	:	Conform AS3010 prestatieblad 5; NEN 6966 en destructie conform NEN 6961
Molybdeen (Mo)	:	Conform AS3010 prestatieblad 5; NEN 6966 en destructie conform NEN 6961
Nikkel (Ni)	:	Conform AS3010 prestatieblad 5; NEN 6966 en destructie conform NEN 6961
Zink (Zn)	:	Conform AS3010 prestatieblad 5; NEN 6966 en destructie conform NEN 6961
Minerale olie (florisil clean-up)	:	Conform AS3010 prestatieblad 7
PAKs	:	Conform AS3010 prestatieblad 6
PCBs	:	Conform AS3010 prestatieblad 8

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

eurofins | Omegam

TESTEN RvA L 086 kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Grondslag Kamerik
T.a.v. de heer R. Hoogerwerf
Nijverheidsweg 7
3471 GZ KAMERIK

Uw kenmerk	:	24963-t Zand 24
Ons kenmerk	:	Project 585547
Validatieref.	:	585547_certificaat_v1
Opdrachtverificatiecode	:	YYMA-RFKL-DMSM-JWWV
Bijlage(n)	:	2 tabel(len) + 2 bijlage(n)

Amsterdam, 15 april 2016

Hierbij zend ik u de resultaten van het laboratoriumonderzoek dat op uw verzoek is uitgevoerd in de door u aangeboden monsters.

De resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters, zoals die door u voor analyse ter beschikking werden gesteld.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel uitbesteed onderzoek, uitgevoerd door Eurofins Omegam volgens de methoden zoals ze zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat L086 en/of in de bundel "Analysevoorschriften Eurofins Omegam". De in dit onderzoek uitgevoerde onderzoeksmethoden van de geaccrediteerde analyses zijn in een aparte bijlage als onderdeel van dit analyse-certificaat opgenomen. De methoden zijn, voor zover mogelijk, ontleend aan de accreditatieprogramma's/schema's en NEN- EN- en/of ISO-voorschriften.

Ik wijs u erop dat het analyse-certificaat alleen in zijn geheel mag worden gereproduceerd. Ik vertrouw erop uw opdracht volledig en naar tevredenheid te hebben uitgevoerd. Heeft u naar aanleiding van deze rapportage nog vragen, dan verzoek ik u contact op te nemen met onze klantenservice.

Hoogachtend,
namens Eurofins Omegam,

Ing. J. Tukker
Manager productie

Op dit certificaat zijn onze algemene voorwaarden van toepassing.
Dit analyse-certificaat mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Omegam B.V.
H.J.E. Wenckbachweg 120
NL-1114 AD Amsterdam-Duivendrecht
Nederland

T +31-(0)20-597 66 80
F +31-(0)20-597 66 89
CSOmegam@eurofins.com
www.omegam.nl

IBAN NL 16 BNPA 0227667980
BIC BNPANL2A
BTW nr. NL8139.67.132.B01
KvK nr. 34215654

ANALYSECERTIFICAAT

Project code	:	**585547**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Monsterreferenties
1468312 = BG3 01 (0-40) 04 (0-50) 12 (0-50) 15 (0-40) 17 (0-50)

Opgegeven bemonsteringsdatum	:	**08/04/2016**
Ontvangstdatum opdracht	:	**08/04/2016**
Startdatum	:	**08/04/2016**
Monstercode	:	**1468312**
Matrix	:	**Grond**

Monstervoorbewerking			
S	AS3000 (steekmonster)		**uitgevoerd**
S	gewicht artefact	g	**< 1**
S	soort artefact		nvt
S	voorbewerking AS3000		**uitgevoerd**

Algemeen onderzoek - fysisch			
S	droogrest	%	**75,1**
S	organische stof (gec. voor lutum)	% (m/m ds)	**6,0**
S	lutumgehalte (pipetmethode)	% (m/m ds)	**13,8**

Organische parameters - bestrijdingsmiddelen			
Organochloorbestrijdingsmiddelen:			
S	2,4-DDD (o,p-DDD)	mg/kg ds	**< 0,001**
S	4,4-DDD (p,p-DDD)	mg/kg ds	**< 0,001**
S	2,4-DDE (o,p-DDE)	mg/kg ds	**< 0,001**
S	4,4-DDE (p,p-DDE)	mg/kg ds	**0,004**
S	2,4-DDT (o,p-DDT)	mg/kg ds	**< 0,001**
S	4,4-DDT (p,p-DDT)	mg/kg ds	**0,001**
S	aldrin	mg/kg ds	**< 0,001**
S	dieldrin	mg/kg ds	**< 0,001**
S	endrin	mg/kg ds	**< 0,001**
S	telodrin	mg/kg ds	**< 0,001**
S	isodrin	mg/kg ds	**< 0,001**
S	heptachloor	mg/kg ds	**< 0,001**
S	heptachloorepoxide (cis)	mg/kg ds	**< 0,001**
S	heptachloorepoxide (trans)	mg/kg ds	**< 0,001**
S	alfa-endosulfan	mg/kg ds	**< 0,001**
S	alfa -HCH	mg/kg ds	**< 0,001**
S	beta -HCH	mg/kg ds	**< 0,001**
S	gamma -HCH (lindaan)	mg/kg ds	**< 0,001**
S	delta -HCH	mg/kg ds	**< 0,001**
S	hexachloorbenzeen	mg/kg ds	**< 0,001**
S	endosulfansulfaat	mg/kg ds	**< 0,002**
S	hexachloorbutadieen	mg/kg ds	**< 0,001**
S	chloordaan (cis)	mg/kg ds	**< 0,001**
S	chloordaan (trans)	mg/kg ds	**< 0,001**
	som DDD	mg/kg ds	**0,001**
	som DDE	mg/kg ds	**0,005**
	som DDT	mg/kg ds	**0,002**
S	som DDD /DDE /DDTs	mg/kg ds	**0,008**
S	som drins (3)	mg/kg ds	**0,002**
S	som c/t heptachloorepoxide	mg/kg ds	**0,001**
S	som HCHs (3)	mg/kg ds	**0,002**
S	som chloordaan	mg/kg ds	**0,001**
	som OCBs (waterbodem)	mg/kg ds	**0,020**
	som OCBs (landbodem)	mg/kg ds	**0,018**

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.
- De met een 'Q' gemerkte analyses zijn door RvA geaccrediteerd (registratienummer L086).
- De met een 'S' gemerkte analyses zijn op basis van het schema AS 3000 geaccrediteerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**585547**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Opmerkingen m.b.t. analyses

Opmerking(en) algemeen

Organische stof gehalte (gecorrigeerd voor lutum en vrij ijzer in de vorm van Fe2O3)
Het organische stofgehalte is gecorrigeerd voor het in het analysecertificaat gerapporteerde lutumgehalte. Indien het lutumgehalte niet is gerapporteerd is de correctie uitgevoerd met een lutumgehalte van 5,4% (gemiddeld lutumgehalte Nederlandse bodem, AS3010/AS3210, prestatieblad organische stofgehalte in grond/waterbodem). Indien het vrij ijzergehalte is bepaald en groter is dan 5 % m/m, is bij de berekening van het organische stof gecorrigeerd voor dat gehalte aan vrij ijzer.

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**585547**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Barcodeschema's

Monstercode	*Uw referentie*	*monster*	*diepte*	*barcode*
1468312	BG3 01 (0-40) 04 (0-50) 12 (0-50) 15 (0-40) 17 (0-50)	04	0-0.5	2107004AA
		12	0-0.5	2107002AA
		17	0-0.5	2107010AA
		15	0-0.4	2107005AA
		01	0-0.4	2107017AA

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**585547**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Analysemethoden in Grond (AS3000)

AS3000
In dit analysecertificaat zijn de met 'S' gemerkte analyses uitgevoerd volgens de analysemethoden beschreven in het "Accreditatieschema Laboratoriumanalyses voor grond-, waterbodem- en grondwateronderzoek (AS SIKB 3000)". Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd volgens de onderstaande analysemethoden. Deze analyses zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat met bijbehorende verrichtingenlijst L086 van Eurofins Omegam BV.

Samplemate	:	Conform AS3000 en NEN-EN 16179
Droogrest	:	Conform AS3010 prestatieblad 2
Organische stof (gec. voor lutum)	:	Conform AS3010 prestatieblad 3 en gelijkwaardig aan NEN 5754
Lutumgehalte (pipetmethode)	:	Conform AS3010 prestatieblad 4; gelijkwaardig aan NEN 5753
OCBs	:	Conform AS3020 prestatiebladen 1, 2 en 3

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

eurofins | Omegam

TESTEN RvA L 086 | kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Grondslag Kamerik
T.a.v. de heer R. Hoogerwerf
Nijverheidsweg 7
3471 GZ KAMERIK

Uw kenmerk	:	24963-t Zand 24
Ons kenmerk	:	Project 577521
Validatieref.	:	577521_certificaat_v1
Opdrachtverificatiecode	:	GXBJ-AIXC-CDTH-OWDI
Bijlage(n)	:	2 tabel(len) + 2 bijlage(n)

Amsterdam, 29 februari 2016

Hierbij zend ik u de resultaten van het laboratoriumonderzoek dat op uw verzoek is uitgevoerd in de door u aangeboden monsters.

De resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters, zoals die door u voor analyse ter beschikking werden gesteld.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel uitbesteed onderzoek, uitgevoerd door Eurofins Omegam volgens de methoden zoals ze zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat L086 en/of in de bundel "Analysevoorschriften Eurofins Omegam". De in dit onderzoek uitgevoerde onderzoeksmethoden van de geaccrediteerde analyses zijn in een aparte bijlage als onderdeel van dit analyse-certificaat opgenomen. De methoden zijn, voor zover mogelijk, ontleend aan de accreditatieprogramma's/schema's en NEN- EN- en/of ISO-voorschriften.

Ik wijs u erop dat het analyse-certificaat alleen in zijn geheel mag worden gereproduceerd. Ik vertrouw erop uw opdracht volledig en naar tevredenheid te hebben uitgevoerd. Heeft u naar aanleiding van deze rapportage nog vragen, dan verzoek ik u contact op te nemen met onze klantenservice.

Hoogachtend,
namens Eurofins Omegam,

Ing. J. Tukker
Manager productie

Op dit certificaat zijn onze algemene voorwaarden van toepassing.
Dit analyse-certificaat mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Omegam B.V.
H.J.E. Wenckbachweg 120
NL-1114 AD Amsterdam-Duivendrecht
Nederland

T +31-(0)20-597 66 80
F +31-(0)20-597 66 89
klantenservice@omegam.nl
www.omegam.nl

IBAN NL 16 BNPA 0227667980
BIC BNPANL2A
BTW nr. NL8139.67.132.B01
KvK nr. 34215654

ANALYSECERTIFICAAT

Project code	:	**577521**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Monsterreferenties
0866817 = 01-1-1 01 (120-220)
0866818 = 02-1-1 02 (150-250)

Opgegeven bemonsteringsdatum	:		**24/02/2016**	**24/02/2016**
Ontvangstdatum opdracht	:		**24/02/2016**	**24/02/2016**
Startdatum	:		**24/02/2016**	**24/02/2016**
Monstercode	:		**0866817**	**0866818**
Matrix	:		**Grondwater**	**Grondwater**
Anorganische parameters - metalen				
Metalen ICP-MS (opgelost):				
S barium (Ba)		µg/l	**56**	**250**
S cadmium (Cd)		µg/l	**< 0,2**	**0,23**
S kobalt (Co)		µg/l	**4,2**	**10**
S koper (Cu)		µg/l	**9,4**	**66**
S Kwik (Hg) niet vluchtig		µg/l	**< 0,05**	**< 0,05**
S lood (Pb)		µg/l	**< 2**	**3,2**
S molybdeen (Mo)		µg/l	**7,6**	**4,8**
S nikkel (Ni)		µg/l	**9,4**	**73**
S zink (Zn)		µg/l	**78**	**76**
Organische parameters - niet aromatisch				
S minerale olie (florisil clean-up)		µg/l	**< 50**	**< 50**
Organische parameters - aromatisch				
Vluchtige aromaten:				
S benzeen		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S ethylbenzeen		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S naftaleen		µg/l	**< 0,02**	**< 0,02**
S styreen		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S tolueen		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S xyleen (ortho)		µg/l	**< 0,1**	**< 0,1**
S xyleen (som m+p)		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S som xylenen		µg/l	**0,2**	**0,2**
Organische parameters - gehalogeneerd				
Vluchtige chlooralifaten:				
S dichloormethaan		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S 1,1-dichloorethaan		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S 1,2-dichloorethaan		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S 1,2-dichlooretheen (trans)		µg/l	**< 0,1**	**< 0,1**
S 1,1-dichlooretheen		µg/l	**< 0,1**	**< 0,1**
S 1,2-dichlooretheen (cis)		µg/l	**< 0,1**	**< 0,1**
S 1,1-dichloorpropaan		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S 1,2-dichloorpropaan		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S 1,3-dichloorpropaan		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S trichloormethaan		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S tetrachloormethaan		µg/l	**< 0,1**	**< 0,1**
S 1,1,1-trichloorethaan		µg/l	**< 0,1**	**< 0,1**
S 1,1,2-trichloorethaan		µg/l	**< 0,1**	**< 0,1**
S trichlooretheen		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S tetrachlooretheen		µg/l	**< 0,1**	**< 0,1**
S vinylchloride		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**
S som C+T dichlooretheen		µg/l	**0,1**	**0,1**
S som dichloorpropanen		µg/l	**0,4**	**0,4**
Vluchtige gehalogeneerde alifaten - divers:				
S tribroommethaan		µg/l	**< 0,2**	**< 0,2**

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.
- De met een 'Q' gemerkte analyses zijn door RvA geaccrediteerd (registratienummer L086).
- De met een 'S' gemerkte analyses zijn op basis van het schema AS 3000 geaccrediteerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**577521**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Opmerkingen m.b.t. analyses

Opmerking(en) algemeen

Sommatie van concentraties voor groepsparameters
De sommatie is uitgevoerd volgens AS3000 paragraaf 2.5.2 en bijlage 3.

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**577521**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Barcodeschema's

Monstercode	*Uw referentie*	*monster*	*diepte*	*barcode*
0866817	01-1-1 01 (120-220)	01	1.2-2.2	0252447YA
		01	1.2-2.2	0151987MM
0866818	02-1-1 02 (150-250)	02	1.5-2.5	0252443YA
		02	1.5-2.5	0152011MM

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**577521**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Analysemethoden in Grondwater (AS3000)

AS3000
In dit analysecertificaat zijn de met 'S' gemerkte analyses uitgevoerd volgens de analysemethoden beschreven in het "Accreditatieschema Laboratoriumanalyses voor grond-, waterbodem- en grondwateronderzoek (AS SIKB 3000)". Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd volgens de onderstaande analysemethoden. Deze analyses zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat met bijbehorende verrichtingenlijst L086 van Eurofins Omegam BV.

Barium (Ba)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg) niet vluchtig	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale olie (florisil clean-up)	:	Conform AS3110 prestatieblad 5
Aromaten (BTEXXN)	:	Conform AS3130 prestatieblad 1
Styreen	:	Conform AS3130 prestatieblad 1
Chlooralifaten	:	Conform AS3130 prestatieblad 1
Vinylchloride	:	Conform AS3130 prestatieblad 1

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

eurofins | Omegam

TESTEN RvA L 086 | kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Grondslag Kamerik
T.a.v. de heer R. Hoogerwerf
Nijverheidsweg 7
3471 GZ KAMERIK

Uw kenmerk	:	24963-t Zand 24
Ons kenmerk	:	Project 580982
Validatieref.	:	580982_certificaat_v1
Opdrachtverificatiecode	:	CIRF-HLBS-LIAM-QEKV
Bijlage(n)	:	1 tabel(len) + 2 bijlage(n)

Amsterdam, 22 maart 2016

Hierbij zend ik u de resultaten van het laboratoriumonderzoek dat op uw verzoek is uitgevoerd in de door u aangeboden monsters.

De resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters, zoals die door u voor analyse ter beschikking werden gesteld.

Het onderzoek is, met uitzondering van eventueel uitbesteed onderzoek, uitgevoerd door Eurofins Omegam volgens de methoden zoals ze zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat L086 en/of in de bundel "Analysevoorschriften Eurofins Omegam". De in dit onderzoek uitgevoerde onderzoeksmethoden van de geaccrediteerde analyses zijn in een aparte bijlage als onderdeel van dit analyse-certificaat opgenomen. De methoden zijn, voor zover mogelijk, ontleend aan de accreditatieprogramma's/schema's en NEN- EN- en/of ISO-voorschriften.

Ik wijs u erop dat het analyse-certificaat alleen in zijn geheel mag worden gereproduceerd. Ik vertrouw erop uw opdracht volledig en naar tevredenheid te hebben uitgevoerd. Heeft u naar aanleiding van deze rapportage nog vragen, dan verzoek ik u contact op te nemen met onze klantenservice.

Hoogachtend,
namens Eurofins Omegam,

Ing. J. Tukker
Manager productie

Op dit certificaat zijn onze algemene voorwaarden van toepassing.
Dit analyse-certificaat mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Omegam B.V.
H.J.E. Wenckbachweg 120
NL-1114 AD Amsterdam-Duivendrecht
Nederland

T +31-(0)20-597 66 80
F +31-(0)20-597 66 89
klantenservice@omegam.nl
www.omegam.nl

IBAN NL 16 BNPA 0227667980
BIC BNPANL2A
BTW nr. NL8139.67.132.B01
KvK nr. 34215654

ANALYSECERTIFICAAT

Project code	:	**580982**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Monsterreferenties
1165913 = 0

Opgegeven bemonsteringsdatum	:	**15/03/2016**
Ontvangstdatum opdracht	:	**15/03/2016**
Startdatum	:	**15/03/2016**
Monstercode	:	**1165913**
Matrix	:	**Grondwater**

Anorganische parameters - metalen
Metalen ICP-MS (opgelost):

S	koper (Cu)	µg/l	**64**
S	nikkel (Ni)	µg/l	**63**

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.
- De met een 'Q' gemerkte analyses zijn door RvA geaccrediteerd (registratienummer L086).
- De met een 'S' gemerkte analyses zijn op basis van het schema AS 3000 geaccrediteerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**580982**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Barcodeschema's

Monstercode	*Uw referentie*	*monster*	*diepte*	*barcode*
1165913	0	02-1-2 02 (150-250)		0171387MM

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

A N A L Y S E C E R T I F I C A A T

Project code	:	**580982**
Project omschrijving	:	**24963-t Zand 24**
Opdrachtgever	:	**Grondslag Kamerik**

Analysemethoden in Grondwater (AS3000)

AS3000
In dit analysecertificaat zijn de met 'S' gemerkte analyses uitgevoerd volgens de analysemethoden beschreven in het "Accreditatieschema Laboratoriumanalyses voor grond-, waterbodem- en grondwateronderzoek (AS SIKB 3000)". Het laboratoriumonderzoek is uitgevoerd volgens de onderstaande analysemethoden. Deze analyses zijn vastgelegd in het geldende accreditatie-certificaat met bijbehorende verrichtingenlijst L086 van Eurofins Omegam BV.

Koper (Cu)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	:	Conform AS3110 prestatieblad 3 en conform NEN-EN-ISO 17294-2

Dit analyse-certificaat, inclusief voorblad en eventuele bijlage(n), mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

BIJLAGE V

Verklarende woordenlijst

Wet bodembescherming (Wbb): Deze wet is er vooral op gericht om in het belang van het milieu regels te stellen om bodemverontreiniging te voorkomen, te onderzoeken en te saneren.

NEN-5725: Richtlijn voor gedegen vooronderzoek. Het vooronderzoek wordt uitgevoerd voorafgaand aan het feitelijke onderzoek van de bodem (= veld- en laboratoriumonderzoek). De bij het vooronderzoek verzamelde informatie dient om te komen tot een adequate invulling van het veld- en laboratoriumonderzoek en draagt bij aan de verklaring van de resultaten van het bodemonderzoek.

NEN-5740: Deze norm beschrijft de werkwijze voor het opstellen van de onderzoeksstrategie bij verkennend bodemonderzoek naar de aanwezigheid van bodemverontreiniging. De norm is van toepassing op verkennend onderzoek van zowel onverdachte als verdachte locaties.

Standaard NEN analysepakket grond en grondwater

	Boven- en ondergrond	Grondwater
Metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel, zink)	*	*
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK)	*	
Polychloorbifenylen (PCB)	*	
Minerale olie	*	*
Vluchtige aromaten (BTEXSN)		*
Vluchtige chlooralifaten (VOCl)		*

m-mv: diepte in meter minus maaiveld

pH en EC: zuurgraad en Geleidingsvermogen

NTU: de eenheid waarin troebelheid (van onder andere) water wordt uitgedrukt. Conform het Kwaliteitshandboek van Grondslag wordt de troebelheid in afwijking van de NEN5744:2011 direct bij terugkomst op kantoor gemeten in plaats van in het veld. In het Kwaliteitshandboek is hiervoor de motivatie opgenomen.

Streefwaarde: deze waarde geeft voor grondwater aan wat het ijkpunt is voor de milieukwaliteit op de lange termijn, uitgaande van Verwaarloosbare Risico's voor het ecosysteem

Achtergrondwaarde: deze waarde is voor grond vastgesteld op basis van de gehalten zoals die voorkomen in de bodem van natuur- en landbouwgronden in Nederland die niet zijn belast door lokale verontreinigingsbronnen.

Interventiewaarde: Is de waarde die het kwaliteitsniveau aangeeft, waarop de functionele eigenschappen van de bodem, voor mens, dier en plant ernstig zijn verminderd of dreigen tot worden verminderd.

T-waarde (tussenwaarde): Is voor grondwater gelijk aan (streefwaarde+interventiewaarde)/2 en voor grond gelijk aan (achtergrondwaarde+interventiewaarde)/2. Overschrijding van de T-waarde geeft aan dat er mogelijk een aanvullend/nader onderzoek nodig is.

Maximale Waarde wonen (MWw): deze waarde geeft de bovengrens aan van de kwaliteit die nodig is om de bodem blijvend geschikt te houden voor de functie 'wonen'.

Maximale Waarde industrie (MWi): deze waarde geeft de bovengrens aan van de kwaliteit die nodig is om de bodem blijvend geschikt te houden voor de functie 'industrie'.

Gebruikte afkortingen van stoffen:

Ba	Barium	**Olie**	Minerale olie
Cd	Cadmium	**VAK**	Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen
Co	Kobalt	**B**	Benzeen
Cu	Koper	**T**	Tolueen
Hg	Kwik	**E**	Ethylbenzeen
Pb	Lood	**X**	Xylenen
Mo	Molybdeen	**S**	Styreen
Ni	Nikkel	**Naft.**	Naftaleen
Zn	Zink	**VOCl**	Vluchtige Organochloorverbindingen
PAK	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen	**PCB**	Polychloorbifenylen

Oer: een inspoelingslaag van sesqui-oxiden (aluminium- en ijzeroxiden) boven de hoogste grondwaterstand. De oxiden zijn afkomstig van hoger gelegen bodemhorizonten. Oer is vaak harder dan het bodemmateriaal zelf.

Gley: (oranje-bruine) ijzer-/roestvlekken die worden gevormd als gevolg van een fluctuerende grondwaterstand. Gley komt, in tegenstelling tot oer, niet voor in hardere brokjes maar uit zich voornamelijk in kleurverschil.

Bijlage 2 Rapport wegverkeerslawaai akoestisch onderzoek 't Zand 24, 27 januari 2017

MUNSTERHUIS GELUIDSADVIES

Aanslagsweg 22

7622 LD Borne

telefoon 074 7676007 / 06 10556500

e-mail rob@munsterhuisgeluidsadvies.nl

internet www.munsterhuisgeluidsadvies.nl

Retouradres: Aanslagsweg 22, 7622 LD Borne

Van Winden Vastgoedadvies

De heer j.C. van Winden

Laan van Waalhaven 86

2497 GP DEN HAAG

datum 27 januari 2017 Ons kenmerk B04.16.099-RM projectnummer 16099

project Plan 't Zand 24 te Utrecht

Onderwerp Rapport wegverkeerslawaai akoestisch onderzoek

Geachte heer Van Winden,

Hierbij zend ik u de resultaten van het akoestisch onderzoek betreffende het bepalen van de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai ter plaatse van een vijftal nieuw te bouwen vrijstaande woningen gelegen aan 't Zand 24 te Utrecht.
Het onderzoek is noodzakelijk inzake de bestemmingsplanwijziging.

1 Inleiding

Door Munsterhuis Geluidsadvies is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting, afkomstig van het wegverkeer op 't Zand.
In bijlage 1 zijn de figuren, ligging van de beoordelingspunten en wegen opgenomen.

Het voornemen is bij de bestaande bebouwing op het perceel te slopen en een vijftal vrijstaande woningen te realiseren. Twee woningen zullen aan de zijde van 't Zand worden gerealiseerd en drie woningen achter de twee betreffende woningen.
Het onderzoek zal zich richten op het bepalen van de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai op 't Zand ter plaatse van de rooilijn van de twee woningen langs 't Zand in het kader van de bestemmingsplanwijziging. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.
Tevens wordt de 48 dB lijn over het betreffende perceel weergegeven ten gevolge van het wegverkeer op 't Zand.
Daarnaast zullen in het kader van goede ruimtelijke ordening de Satijnvlinder, dat een 30 km/uur weg is, worden meegenomen.
In een later stadium zal in een aanvullend onderzoek het binnenniveau worden berekend.

De geluidbelastingen zijn vastgesteld door middel van Standaard Rekenmethode II, zoals beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

2 *Wetgeving Wegverkeer*

Onderzoekszone

De Wet geluidhinder stelt eisen aan de in de omgeving van een weg toelaatbaar geachte geluidniveaus. De omgeving waarbinnen bij een weg aandacht aan het geluid dient te worden besteed wordt de geluidzone rond een weg genoemd.
De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). De omvang van de geluidzone is opgenomen in artikel 74 van de Wgh. De definities van het buitenstedelijk en binnenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 van de Wgh.
Als buitenstedelijk gebied wordt aangemerkt het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg, die binnen de bebouwde kom ligt.
Dit resulteert in de volgende zonebreedtes voor de beschouwde wegen, zie tabel 1.

Tabel 1. Zonebreedte beschouwde wegen.

Weg	Binnen/buitenstedelijk	Rijstroken	Zonebreedte [m]
't Zand	Binnenstedelijk	1 of 2	200

Ten zuiden van het plan is de Satijnvlinder gelegen. Deze weg is bestemd en ingericht als 30 km/uur weg. De functie van deze wegen is uitsluitend de ontsluiting van de langs deze wegen gelegen functies. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is deze weg ook meegenomen in het onderhavig onderzoek.

Grenswaarden geluidbelasting

In de Wgh worden twee grenswaarden gesteld ten aanzien van wegverkeerslawaai, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde.
In onderstaande tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de grenswaarden die voor het plan van toepassing zijn.

Tabel 1. Overzicht grenswaarden wegverkeerslawaai.

	aanwezige weg binnenstedelijk	
	voorkeursgrenswaarde	maximaal te verlenen ontheffingswaarde
Woningen	48 dB	63 dB

Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk te zijn of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van de stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan een hogere waarde worden vastgesteld door Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht.
Wanneer ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen bouw van woningen mogelijk tenzij deze worden voorzien van dove gevels of afschermende voorzieningen.

Aftrek conform artikel 110g Wgh
Op de berekende geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaai mag, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, een correctie worden toegepast. Zoals omschreven in artikel 3.6 van het RMG 2006 is de te hanteren aftrek 5 dB voor wegen waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur en 2 dB voor wegen waar een representatief te achten snelheid gelijk aan of hoger is dan 70 km/uur. Voor de onderzochte weg ('t Zand) is een aftrek van 5 dB toegepast. Deze aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Hogere waardebeleid gemeente Utrecht
De gemeente Utrecht heeft beleid vastgesteld voor het vaststellen van een hogere grenswaarde in het kader van de Wgh. Dit beleid is vastgelegd in de rapportage 'Geluidnota Utrecht 2014-2018'van 11 februari 2014 en de notitie 'Geluidsaspecten bij planontwikkeling in de gemeente Utrecht' versie 7.3.
De maximale ontheffingswaarde in uitleggebieden (Leidsche Rijn en Vleuterweide) bedraagt 58 dB. In deze rapportage (nota) zijn aanvullende voorwaarden opgenomen in het geval in het kader van de ruimtelijke procedure een hogere waarde moet worden vastgelegd. Dat is het geval indien bij de woningen de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai. In de volgende opsomming zijn de belangrijkste voorwaarden voor deze specifieke situatie opgesomd:

1 Geluidsluwe gevel
De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;

2 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 het oppervlakte van het verblijfsgebied;

3 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.

Aanvullende eisen zijn:

- De minimale breedte van een gevel die als geluidsluw is bedoeld bedraagt 1,8m;
- De hoogte van de gevel die als geluidsluw is bedoeld bedraagt 2,6m;
- Aan de gevel die geluidsluw is, wordt minimaal 1 verblijfsruimte gesitueerd;
- In de geluidsluwe gevel moet ten minste 1 te openen raam of deur zitten.

Bouwbesluit

Volgens hoofdstuk 3 van het Bouwbesluit dient de overeenkomstig NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied ten minste gelijk te zijn aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en de volgens tabel 3 genoemde waarde, met een minimum van 20 dB. Voor het plan dient voor wegverkeerslawaai hierbij te worden uitgegaan van de geluidbelasting zonder aftrek zoals hierboven bedoeld in alinea Aftrek conform artikel 110g Wgh

Tabel 3. Overzicht grenswaarden Bouwbesluit conform afdeling 3.1.

Gebruiksfunctie	Grenswaarde
	Weg
1 woonfunctie: b andere woonfunctie	
2 ander verblijfsgebied	33 B

3 Wegverkeergegevens

De verkeersgegevens van de wegen 't Zand en de Satijnvlinder zijn afkomstig van verkeerstellingen aangeleverd door de gemeente Utrecht geldig voor het jaar 2026. De intensiteiten die zijn opgegeven betreffen voor een weekdag. De gehanteerde verkeersgegevens zijn in onderstaande tabellen samengevat. De verkeersintensiteiten zijn in tabel 4 opgenomen. In tabel 5 zijn de overige situatie- en verkeersgegevens gegeven.

Tabel 4: Verkeersintensiteiten en verdelingen voor het jaar 2026

Wegen	Procentuele verdeling aantal motorvoertuigen						
	Dag,- avond- en nachtuur			Lichte voertuigen	Middelzware voertuigen	Zware voertuigen	Etmaalintensiteit [mvt/dag]
	d	a	n	d – a – n	d – a – n	d – a – n	
't Zand	6,66	3,33	0,85	96,75 - 97,45 - 95,4	2,55 – 2,1 – 3,6	0,7 – 0,45 – 1,0	10.356
Satijnvlinder	7,5	1,7	0,4	99	0,5	0,5	500

Tabel 5: Situatie- en verkeersgegevens

	't Zand	Satijnvlinder
Snelheid	50 km/uur	30 km/uur
Wegdekhoogte	0 meter	0 meter
Wegdektype	Dunne deklagen B	Klinkers in keperverband
Beoordelingshoogte	1.5, 4.5 en 7.5 meter	1.5, 4.5 en 7.5 meter

4 Resultaten

Voor de bepaling van de geluidbelasting door het wegverkeer zijn berekeningen uitgevoerd conform Standaard Rekenmethode II, zoals beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012. In het rekenmodel (Geomilieu, versie 4.0) zijn de gebouwen, bodemgebieden bronnen (wegen) ingevoerd. Voor de nieuwe woningen zijn ter plaatse van de gevels beoordelingspunten ingevoerd op 1.5, 4.5 en 7.5 meter hoogte (woning in drie bouwlagen). Er is voor het wegverkeermodel gerekend met een bodemfactor van 0,5 (akoestisch half hard). Aan de hand van de door de opdrachtgever aangeleverde digitale ondergrond van de omgeving en van het project is het rekenmodel ontwikkeld. Dit rekenmodel is aangevuld met informatie uit de Top10-vectorenbestanden en BAG-informatie.

De invoergegevens zijn gegeven in bijlage 2. De rekenresultaten, inclusief en exclusief 5 dB aftrek ex artikel 110g Wgh, zijn opgenomen in bijlage 3.

Resultaten geluidbelasting wegverkeerslawaai voor toetsing Wgh

In de onderstaande tabel 6 zijn de maatgevende berekeningsresultaten per ontvangerpunt, inclusief 5 dB aftrek ex artikel 110g Wgh, samengevat.

Tabel 6: Maatgevende geluidbelasting 't Zand incl. aftrek 5 dB ex artikel 110g Wgh.

Beoordelingspunten	**Geluidbelasting [dB]**		
	't Zand		
	1,5 m	**4,5 m**	**7,5 m**
01 ter plaatse van rooilijn 1e woning	56	56	56
02 ter plaatse van rooilijn 2e woning	56	56	56
03 op 50 meter van de as van de weg	46	48	48
04 op 50 meter van de as van de weg	46	48	48
05 op 50 meter van de as van de weg	46	48	48

■ Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Uit tabel 6 blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van 't Zand ter plaatse van de twee van de toekomstige woningen wordt overschreden. Er dient voor de betreffende woningen een hogere grenswaarde procedure gevolgd te worden voor wegverkeerslawaai afkomstig van 't Zand. De hogere waarde die aangevraagd dient te worden bedraagt maximaal 56 dB voor de twee woningen langs 't Zand.

Motivering hogere grenswaarde

Het college kan een hogere waarde verlenen, volgens artikel 110a lid 5 Wgh, in die gevallen waarin de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting (vanwege de weg) van de uitwendige scheidingsconstructie van de betrokken woningen tot 48 dB:

a. onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel

b. overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

De voorkeursvolgorde voor het treffen van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting is op de eerste plaats bronmaatregelen (bijvoorbeeld beperken aantal voertuigen, toepassen ander wegdek of verlagen rijsnelheid), vervolgens overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen) en tot slot gevelmaatregelen.
Het treffen van bronmaatregelen is in de onderhavige situatie praktisch onuitvoerbaar en daarnaast financieel niet haalbaar. Het beperken van het aantal voertuigen is niet mogelijk. Het toepassen van een nog stiller wegdek zou een optie kunnen zijn. Er ligt echter al vrij recent een wegdek type met 'dunne deklagen B'. De geluidbelasting met dubbellaags ZOAB gaat met circa 1 dB naar beneden als gevolg van de betreffende weg.
De voorkeursgrenswaarde wordt echter dan nog steeds overschreden. Daarnaast zullen de kosten daarvan bij de hogere waarde procedure afgewogen moeten worden tegen het bereikte resultaat voor de woningen (bezwaren van financiële aard).

Mogelijk kan in de toekomst de snelheid op 't Zand worden verlaagd van 50 naar 30 km/uur. Aspecten zoals veiligheid en verkeerskundig kunnen een bezwaar opleveren. Wanneer de betreffende weg een 30 km/uur weg zou worden, zal het geluidniveau worden verlaagd met circa 3 dB. Daarnaast kan de hogere grenswaarde procedure dan buiten beschouwing gelaten worden.

Het treffen van maatregelen in de overdracht zoals het plaatse van een scherm is in de onderhavige situatie stedenbouwkundig niet wenselijk en daarnaast financieel niet haalbaar.

Geluidsluwe gevel

De twee woningen waar er overschrijding plaatsvindt zullen hebben beiden een geluidsluwe zijde hebben. Dit betreft de oostgevel van de woningen. De geluidsbelasting is er ruim lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Aan de geluidsluwe gevel moet minimaal één verblijfsruimte worden gesitueerd. In de geluidsluwe gevel moet ten minste één te openen raam of deur zitten.

Woningindeling

De woning moet voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel hebben. Ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van het oppervlakte van het verblijfsgebied moet aan de geluidsluwe gevel zijn gelegen. Bij de indeling van de woning moet hier rekening mee worden gehouden.

Buitenruimte

Omdat de buitenruimte van de beide woningen aan de geluidsluwe zijde is gesitueerd voldoet deze ligging aan de voorwaarde uit het hogere waarde beleid.

Geluidbelasting cumulatief ('t Zand en Satijnvlinder)

Resultaten cumulatieve geluidbelasting wegverkeerslawaai exc. 5 dB aftrek ex artikel 110g Wgh

Ten behoeve van de bepaling van eventuele geluidwerende voorzieningen, dient gerekend te worden met de geluidbelasting exclusief de aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder. Extra geluidwerende voorzieningen kunnen noodzakelijk zijn om het maximale binnenniveau niet te overschrijden.

Het maximaal toelaatbare binnenniveau bedraagt 33 dB in de woningen. Conform het Bouwbesluit wordt als uitgangspunt genomen dat een gevel van een gebouw een minimale gevelwering heeft van 20 dB. Derhalve dient bij een geluidbelasting vanaf 53 dB geluidwerende voorzieningen bepaald te worden. In tabel 7 wordt de maatgevende geluidbelasting gegeven. In bijlage 3.2 worden de uitgebreide rekenresultaten gegeven.

Tabel 7: Geluidbelasting exclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh.

Beoordelingspunten	**Geluidbelasting [dB] cumulatief**		
	't Zand en Satijnvlinder		
	1,5 m	**4,5 m**	**7,5 m**
01 ter plaatse van rooilijn 1e woning	61	61	61
02 ter plaatse van rooilijn 2e woning	61	61	61
03 op 50 meter van de as van de weg	51	53	53
04 op 50 meter van de as van de weg	52	53	54
05 op 50 meter van de as van de weg	53	54	54

- De geluidbelasting van 53 dB wordt overschreden;

Uit tabel 7 blijkt dat ter plaatse van twee van de toekomstige woningen langs t' Zand en ter plaatse van twee woningen op de tweedelijns bebouwing van het plan, de maximale geluidbelasting van 53 dB wordt overschreden. Derhalve dienen er extra geluidwerende voorzieningen bepaald te worden voor deze woning om aan het maximale binnenniveau van 33 dB(A) te kunnen voldoen.

5 Conclusie

Door Munsterhuis Geluidsadvies is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting, afkomstig van het wegverkeer op 't Zand in het kader van de bestemmingsplanwijziging.
Het voornemen is bij de bestaande bebouwing op het perceel te slopen en een vijftal vrijstaande woningen te realiseren. Twee woningen zullen aan de zijde van 't Zand worden gerealiseerd en drie woningen achter de twee betreffende woningen.
Het onderzoek richt zich op het bepalen van de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai op 't Zand ter plaatse van de rooilijn van de twee woningen langs 't Zand in het kader van de bestemmingsplanwijziging. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.
Tevens is de 48 dB lijn over het betreffende perceel weergegeven ten gevolge van het wegverkeer op 't Zand.
Daarnaast is in het kader van goede ruimtelijke ordening de Satijnvlinder, dat een 30 km/uur weg is, meegenomen.
De geluidbelastingen zijn vastgesteld door middel van Standaard Rekenmethode II, zoals beschreven in het 'Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelastingen ten gevolge van 't Zand de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van de rooilijn van de twee toekomstige woningen langs 't Zand wordt overschreden.
Derhalve dient er voor deze twee woningen een hogere grenswaarde procedure gevolgd te worden voor wegverkeerslawaai afkomstig van 't Zand.
De hogere waarde die aangevraagd dient te worden bedraagt maximaal 56 dB voor de twee woningen langs 't Zand.
Ter plaatse van de drie overige woningen wordt er voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De cumulatieve geluidbelasting van het wegverkeer van 't Zand en de Satijnvlinder exclusief de aftrek ex. Artikel 110g Wgh, bedraagt maximaal 61 dB ter plaatse van de rooilijn van de twee toekomstige woningen langs 't Zand.
Ter plaatse van de twee woningen op de tweedelijns bebouwing van het plan wordt de maximale geluidbelasting van 53 dB met 1 dB overschreden.
De waarde van 53 dB (33 + 20 (standaard wering gevel)) wordt ter plaatse van de gevels van de drie betreffende toekomstige woningen overschreden. Derhalve dienen er extra geluidwerende voorzieningen bepaald te worden voor de woningen om aan het maximale binnenniveau van 33 dB(A) te kunnen voldoen.

Wij vertrouwen erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,

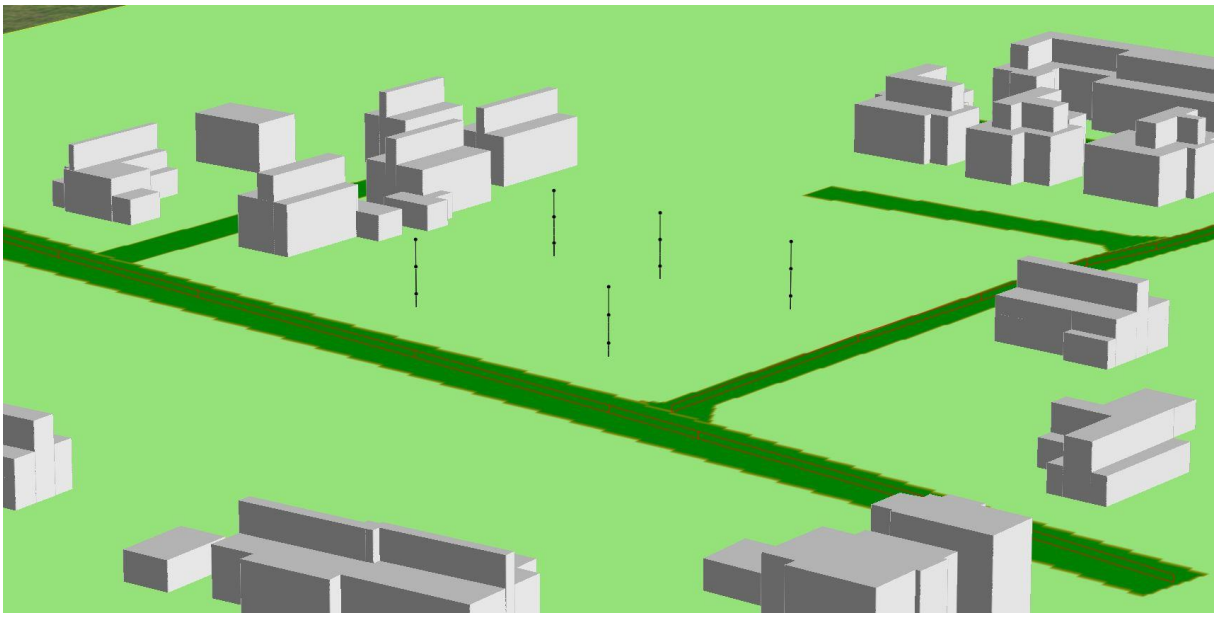
Ing. R.P.M. Munsterhuis
Munsterhuis Geluidsadvies

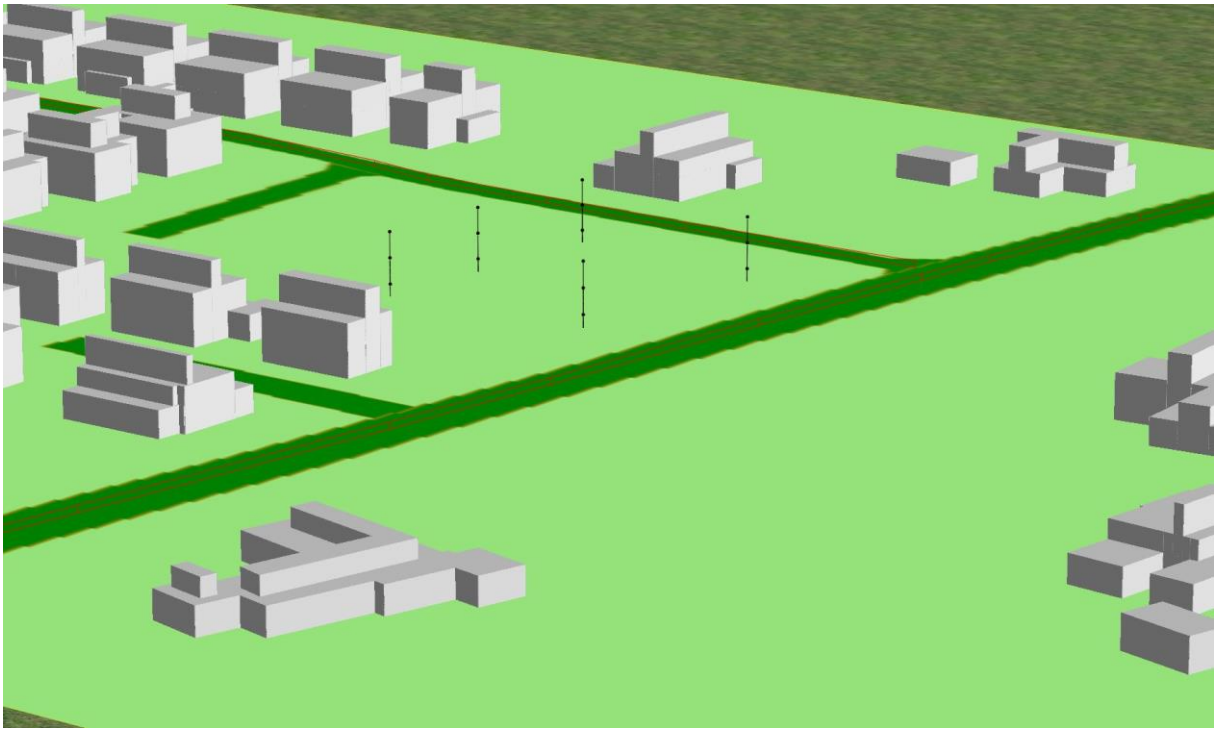
Bijlagen: 1, 2 en 3

Bijlage 1 Situatie + 3D overzicht

Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie 11-11-2016 - t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai] , Geomilieu V4.00

figuur 1





Bijlage 2 Invoergegevens

Bodemgebied
Gebouw
Hulplijn
0 m
60 m
schaal = 1 : 1586
456100
456000
455900
131500
131600
131700
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie 11-11-2016 - t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai] , Geomilieu V4.00

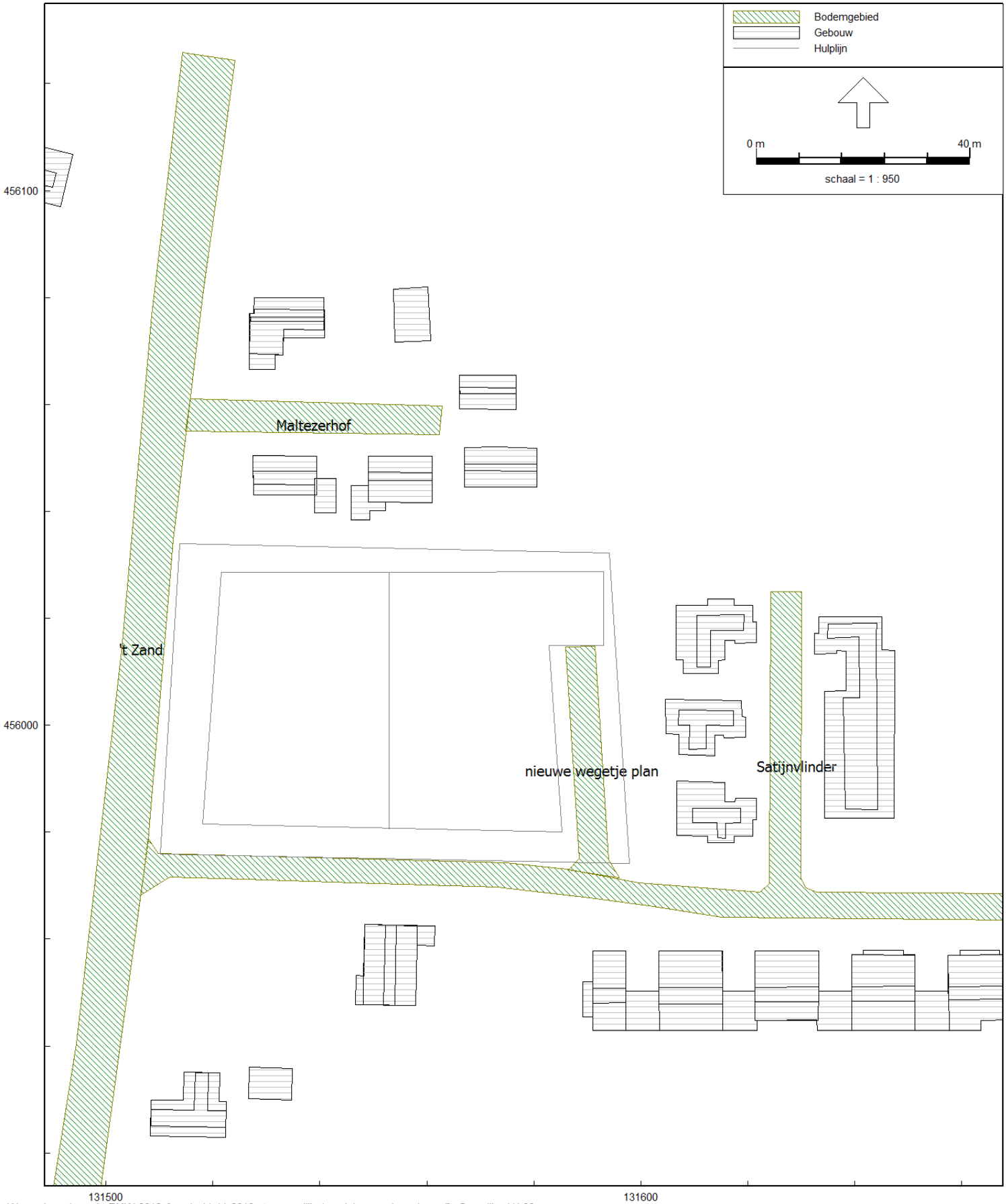
figuur 2

Model: t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Cp	Refl. 1k
01	Woning Satijnvlinder	6,00	0,00	0 dB	0,80
02	Woning Satijnvlinder	9,00	0,00	0 dB	0,80
03	Woning Satijnvlinder	6,00	0,00	0 dB	0,80
04	Woning Satijnvlinder	9,00	0,00	0 dB	0,80
05	Woning Satijnvlinder	6,00	0,00	0 dB	0,80
06	Woning Satijnvlinder	9,00	0,00	0 dB	0,80
07	Woning Satijnvlinder	6,00	0,00	0 dB	0,80
08	Woning Satijnvlinder	9,00	0,00	0 dB	0,80
09	Woning Satijnvlinder 31-53	3,00	0,00	0 dB	0,80
10	Woning Satijnvlinder 31	6,00	0,00	0 dB	0,80
11	Woning Satijnvlinder 31	9,00	0,00	0 dB	0,80
12	Woning Satijnvlinder 33, 35	6,00	0,00	0 dB	0,80
13	Woning Satijnvlinder 33-35	9,00	0,00	0 dB	0,80
14	Woning Satijnvlinder 37-39	6,00	0,00	0 dB	0,80
15	Woning Satijnvlinder 37-39	9,00	0,00	0 dB	0,80
16	Woning Satijnvlinder 41-43	6,00	0,00	0 dB	0,80
17	Woning Satijnvlinder 41-43	9,00	0,00	0 dB	0,80
18	Woning Satijnvlinder 45-47	6,00	0,00	0 dB	0,80
19	Woning Satijnvlinder 45-47	9,00	0,00	0 dB	0,80
20	Woning Satijnvlinder 49-51	6,00	0,00	0 dB	0,80
21	Woning Satijnvlinder 49-51	9,00	0,00	0 dB	0,80
22	Woning Satijnvlinder 53	6,00	0,00	0 dB	0,80
23	Woning Satijnvlinder 53	9,00	0,00	0 dB	0,80
24	Woning t' Zand 26	3,00	0,00	0 dB	0,80
25	Woning t' Zand 26	5,00	0,00	0 dB	0,80
26	Woning t' Zand 26	8,00	0,00	0 dB	0,80
27	Woning t' Zand 28	3,00	0,00	0 dB	0,80
28	Woning t' Zand 28	6,00	0,00	0 dB	0,80
29	Woning t' Zand 28, bijgebouw	3,00	0,00	0 dB	0,80
30	Woning derde Westerparklaan 301	9,00	0,00	0 dB	0,80
31	Woning derde Westerparklaan 301 303, bijgeb.	3,00	0,00	0 dB	0,80
32	Woning derde Westerparklaan 303, 305	9,00	0,00	0 dB	0,80
33	Woning 't Zand 35	5,00	0,00	0 dB	0,80
34	Woning 't Zand 35	8,00	0,00	0 dB	0,80
35	Woning 't Zand 35, bijgebouw	3,00	0,00	0 dB	0,80
36	Woning 't Zand 33	3,00	0,00	0 dB	0,80
37	Woning 't Zand 33	5,00	0,00	0 dB	0,80
38	Woning 't Zand 33	8,00	0,00	0 dB	0,80
39	Woning 't Zand 33	5,00	0,00	0 dB	0,80
40	Woning 't Zand 29	3,00	0,00	0 dB	0,80
41	Woning 't Zand 29	5,00	0,00	0 dB	0,80
42	Woning 't Zand 29	5,00	0,00	0 dB	0,80
43	Woning Maltezerhof	6,00	0,00	0 dB	0,80
44	Woning Maltezerhof	9,00	0,00	0 dB	0,80
45	Woning Maltezerhof	6,00	0,00	0 dB	0,80
46	Woning Maltezerhof	9,00	0,00	0 dB	0,80

Model: t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Cp	Refl. 1k
47	Woning Maltezerhof	6,00	0,00	0 dB	0,80
48	Woning Maltezerhof	9,00	0,00	0 dB	0,80
49	Woning Maltezerhof	6,00	0,00	0 dB	0,80
50	Woning Maltezerhof	9,00	0,00	0 dB	0,80
51	Woning Maltezerhof	3,00	0,00	0 dB	0,80
52	Woning Maltezerhof	5,00	0,00	0 dB	0,80
53	Woning Maltezerhof	8,00	0,00	0 dB	0,80
54	Woning Maltezerhof	6,00	0,00	0 dB	0,80
55	Woning Maltezerhof	3,00	0,00	0 dB	0,80
56	Woning Maltezerhof	3,00	0,00	0 dB	0,80
72	Woning Het Zand 31	3,00	0,00	0 dB	0,80
73	Woning Het Zand 31	5,00	0,00	0 dB	0,80
74	Woning Het Zand 31	8,00	0,00	0 dB	0,80
75	Woning Het Zand 31, bijgebouw	3,50	0,00	0 dB	0,80

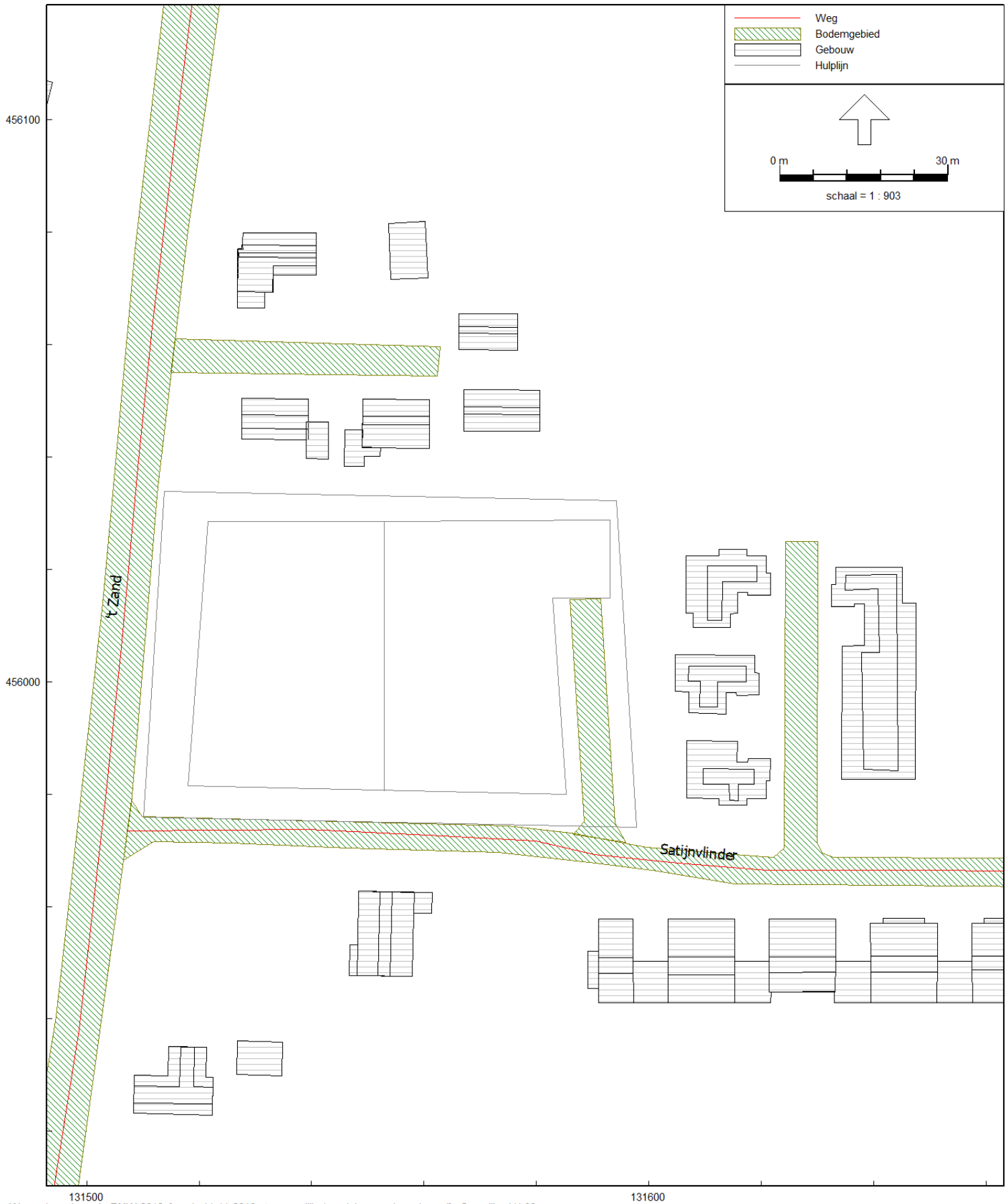


Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie 11-11-2016 - t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai] , Geomilieu V4.00

figuur 3

Model: t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
01	't Zand	0,00
02	Satijnvlinder	0,00
03	Maltezerhof	0,00
04	nieuwe wegetje plan	0,00



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie 11-11-2016 - t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai] , Geomilieu V4.00

figuur 4

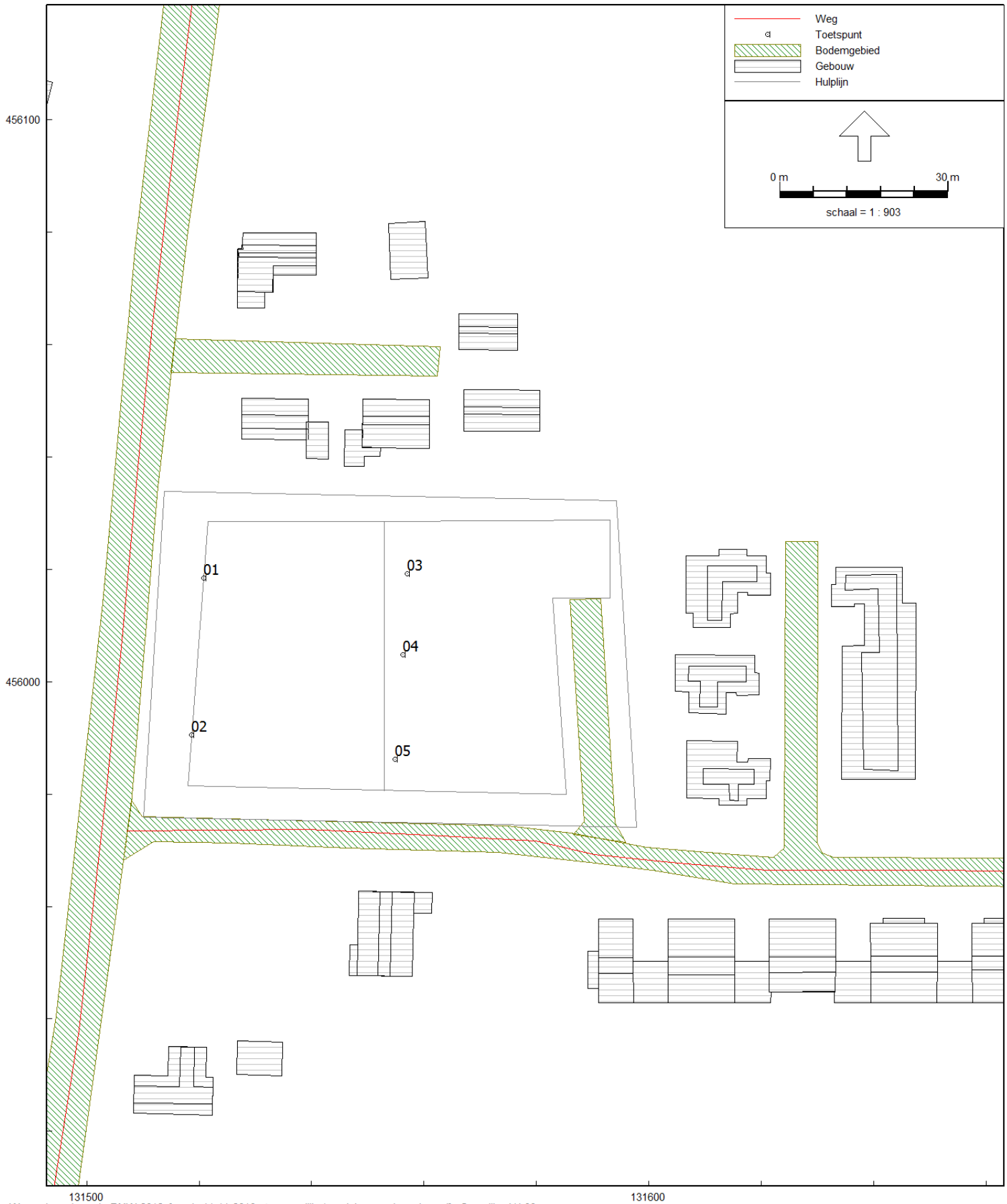
Totaal	10356			Bussen	112	
excl bussen	10244					
excl. bussen	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	4126	715	362	42	8	6
	4065	647	329	42	8	6
incl. Bussen	Dag	Avond	Nacht			
	4168	723	368			
	4107	655	335			
	8275	1378	703			
per uur	689,6	344,5	87,9			
percentage	6,66	3,33	0,85			
Licht	96,8	97,8	95,9			
	96,7	97,1	94,9			
	96,75	97,45	95,4			
Middelzwaar	2,6	1,9	3,3			
	2,5	2,3	3,9			
	2,55	2,1	3,6			
Zwaar	0,6	0,3	0,8			
	0,8	0,6	1,2			
	0,7	0,45	1			

Model: t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
01	't Zand	0,00	0,00	W12	50	50	50	50	50	50	50	50	50	10356,00	6,66	3,33
02	Satijnvlinder	0,00	0,00	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	500,00	7,50	1,70

Model: t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
01	0,85	96,75	97,45	95,40	2,55	2,10	3,60	0,70	0,45	1,00
02	0,40	99,00	99,00	99,00	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie 11-11-2016 - t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai] , Geomilieu V4.00

figuur 5

Model: t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	MaaiveId	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
01	t.p.v. rooilijn 1e woning	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
02	t.p.v. rooilijn 2e woning	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
03	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
04	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--
05	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--

Bijlage 3 Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 't Zand
Groepsreductie: Ja

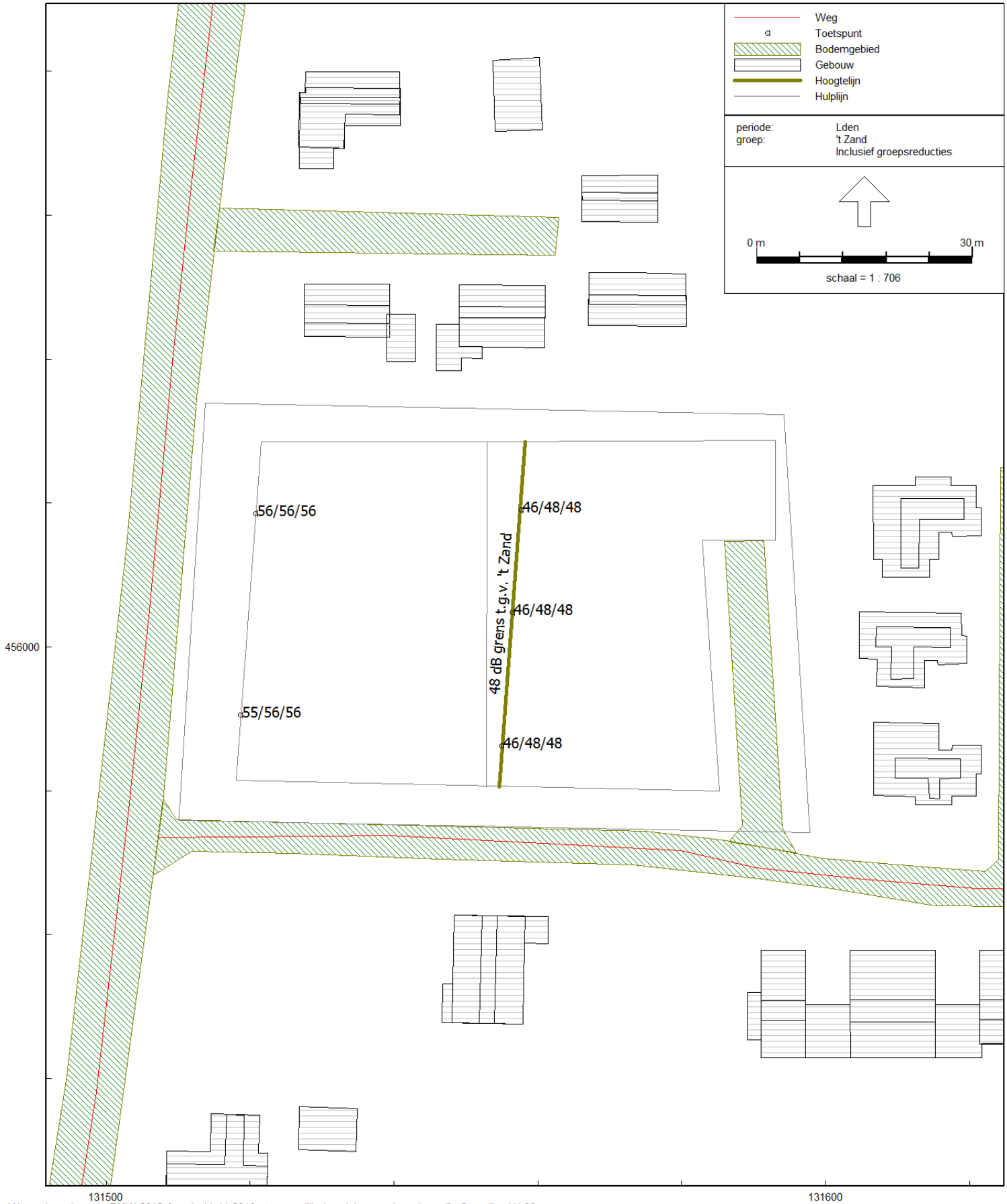
Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	t.p.v. rooilijn 1e woning	1,50	54,9	51,6	46,2	55,7
01_B	t.p.v. rooilijn 1e woning	4,50	55,2	52,0	46,6	56,0
01_C	t.p.v. rooilijn 1e woning	7,50	54,9	51,7	46,3	55,7
02_A	t.p.v. rooilijn 2e woning	1,50	54,6	51,4	46,0	55,5
02_B	t.p.v. rooilijn 2e woning	4,50	55,0	51,8	46,4	55,8
02_C	t.p.v. rooilijn 2e woning	7,50	54,7	51,5	46,1	55,5
03_A	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	1,50	45,1	41,9	36,5	45,9
03_B	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	4,50	46,9	43,6	38,3	47,7
03_C	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	7,50	47,3	44,1	38,7	48,2
04_A	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	1,50	45,2	42,0	36,6	46,1
04_B	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	4,50	47,1	43,9	38,5	48,0
04_C	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	7,50	47,6	44,4	39,0	48,4
05_A	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	1,50	45,3	42,0	36,6	46,1
05_B	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	4,50	47,1	43,9	38,5	48,0
05_C	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	7,50	47,6	44,4	39,0	48,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	t.p.v. rooilijn 1e woning	1,50	59,9	56,6	51,3	60,7
01_B	t.p.v. rooilijn 1e woning	4,50	60,2	57,0	51,6	61,0
01_C	t.p.v. rooilijn 1e woning	7,50	59,9	56,7	51,3	60,8
02_A	t.p.v. rooilijn 2e woning	1,50	59,8	56,5	51,1	60,6
02_B	t.p.v. rooilijn 2e woning	4,50	60,2	56,9	51,5	60,9
02_C	t.p.v. rooilijn 2e woning	7,50	59,9	56,6	51,2	60,7
03_A	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	1,50	50,5	47,1	41,6	51,2
03_B	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	4,50	52,2	48,8	43,4	53,0
03_C	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	7,50	52,7	49,3	43,9	53,4
04_A	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	1,50	50,9	47,3	41,9	51,5
04_B	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	4,50	52,7	49,2	43,8	53,4
04_C	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	7,50	53,1	49,6	44,2	53,8
05_A	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	1,50	52,5	48,3	42,6	52,7
05_B	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	4,50	53,8	49,8	44,3	54,2
05_C	beoordelingspunt op 50 meter v / d as 't Zand	7,50	54,1	50,2	44,6	54,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie 11-11-2016 - t.p.v. rooilijn / model wegverkeerslawaai] , Geomilieu V4.00

figuur 6

Bijlage 3 Rapport Ecologisch Onderzoek 't Zand 24 Utrecht

Ecologisch Onderzoek ’t Zand 24 Utrecht

Eindrapportage
Uitgave: januari 2018

Watersnip-rapport 16A058

Colofon

Titel	Ecologisch Onderzoek ’t Zand 24 Utrecht
Status rapport	Eindrapportage
Projectnummer	16A058
Datum uitgave	januari 2018
Samenstellers	Brigit van Dam, adviseur Watersnip Advies
	John van Gemeren, senior adviseur Watersnip Advies
Foto’s	Watersnip Advies
Naam en adres opdrachtgever	Van Winden Property Consult bv
	Laan van Waalhaven 86
	2497 GP Den Haag
Contactpersoon opdrachtgever	Dhr. H. van Winden

Alle auteursrechten ten aanzien van dit rapport worden uitdrukkelijk voorbehouden. Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Watersnip Advies, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 3

2 TOETSINGSKADER 5

2.1 EUROPESE RICHTLIJNEN 5
2.2 LANDELIJK NATUURBELEID- EN WETGEVING 5
2.2.1 Natuurbeschermingswet 1998 5
2.2.2 Flora- en Faunawet 5
2.2.3 Wet Natuurbescherming 2017 (Wnb) 7
2.2.4 Natuurnetwerk Nederland 9
2.2.5 Ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) 10

3 LOCATIEBESCHRIJVING 13

3.1 HUIDIGE SITUATIE 13
3.2 PLANNEN 14

4 RESULTATEN ONDERZOEK 15

4.1 METHODE 15
4.2 FLORA 15
4.3 FAUNA 16
4.3.1 Vogels 16
4.3.2 Vissen 17
4.3.3 Amfibieën 17
4.3.4 Reptielen 18
4.3.5 Zoogdieren 18
4.3.6 Vleermuizen 18
4.3.7 Overige soorten 19

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 21

5.1 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 21
5.2 CONCLUSIE T.A.V. WET NATUURBESCHERMING 22
5.3 ALGEMENE ZORGPLICHT 23

6 NOTITIE VERVOLGPROCEDURE ECOLOGISCH ONDERZOEK 'T ZAND 24 UTRECHT 25

7 BRONNEN 27

1 Inleiding

Op het perceel staat momenteel een oude boerderij, een woning met aangebouwde stal, een hooiberg en een voormalige varkensschuur. Deze bebouwing wordt gesloopt om plaats te maken voor vijf nieuwe woningen.

De initiatiefnemer van de voorgenomen plannen dient te verkennen of er mogelijk schadelijke gevolgen zijn voor beschermde natuurwaarden in het plangebied. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen beschermde planten- en diersoorten en beschermde gebieden.

Concreet betekent het dat nagegaan moet worden of:

- Er overtreding van de verbodsbepalingen voor beschermde soorten plaatsvindt (toetsing Flora- en Faunawet).
  Beschermde plantensoorten mogen niet vernietigd of beschadigd worden. Beschermde diersoorten mogen niet gedood, verwond of opzettelijk verontrust worden. Daarnaast mogen hun nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfsplaatsen niet beschadigd, vernield, uitgehaald, weggenomen of verstoord worden en mogen hun eieren niet vernietigd of vernield worden;
- Er mogelijke significante gevolgen zijn voor beschermde gebieden (toetsing Natuurbeschermingswet 1998);
- Er wezenlijke waarden en kenmerken van het Natuurnetwerk Nederland aangetast worden (Toepassing Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Compensatiebeginsel Natuur, Recreatie en Landschap).

Om te onderzoek of bovenstaande bepalingen overtreden of aangetast worden dient het plangebied onderzocht te worden, middels een bureaustudie en onderzoek naar de aanwezige flora en fauna door een deskundige op het gebied van ecologie.

In november 2016 hebben gekwalificeerde medewerkers van Watersnip Advies een Flora- en fauna-inventarisatie verricht in het plangebied. Hierbij werd met name gelet op het voorkomen van beschermde planten- en diersoorten. Daarnaast zijn de verschillende biotopen binnen het plangebied beoordeeld met betrekking tot potentieel voorkomende beschermde soorten.

Dit rapport geeft een overzicht van de voor het plangebied geldende natuurwetgeving, de aanwezigheid van beschermde gebieden in de nabije omgeving en de aanwezige en verwachte flora en fauna in het plangebied. Vervolgens wordt aangegeven of er bij het realiseren van de voorgenomen plannen schade verwacht wordt aan beschermde soorten. Met het oog op de algemene zorgplicht, die geldt voor alle planten- en diersoorten, worden waar mogelijk maatregelen beschreven gericht op het voorkomen van schade.

Omdat de bestemmingsplanprocedure in 2017 opgestart wordt, wordt kort ingegaan op de Wet Natuurbescherming die per 1 januari 2017 is ingegaan, zodat de rapportage mede gebaseerd is op de nieuwe Wet Natuurbescherming.

2 Toetsingskader

2.1 Europese richtlijnen

Binnen de Europese Unie vormt de Natura2000 een netwerk van beschermde natuurgebieden. Het doel van deze gebieden is het behoud van de biodiversiteit in Europa. Het beschermen van kwetsbare planten en dieren en hun leefgebieden is hierbij het uitgangspunt.
Deze richtlijnen zijn in Europa uitgewerkt in de Vogel- en Habitatrichtlijn. In de Nederlandse wetgeving zijn deze geïmplementeerd in de natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming paragraaf 2.2.1) en de Flora- en faunawet (soortenbescherming paragraaf 2.2.2).

2.2 Landelijk natuurbeleid- en wetgeving

2.2.1 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 is opgesteld voor de bescherming van natuurgebieden in Nederland, zoals Beschermde Natuurmonumenten en Natura2000-gebieden. In de Natuurbeschermingswet wordt bepaald wat mag en niet mag in de beschermde gebieden. Activiteiten die mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de waarden van het gebied mogen niet plaatsvinden zonder vergunning.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura2000-gebied of beschermd natuurmonument.
Het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied, de Oostelijke Vechtplassen, ligt ten noorden van het plangebied. De afstand van het plangebied tot dit Natura2000-gebied is ongeveer 8,5 kilometer. Vanwege de afstand tot het plangebied zullen de geplande werkzaamheden geen directe invloed hebben op dit Natura2000-gebied.

Doelsoorten van de Oostelijke Vechtplassen zijn; Zeggekorfslak, Gevlekte witsnuitlibel, Gestreepte waterroofkever, Bittervoorn, Grote modderkruiper, Kleine modderkruiper, Rivierdonderpad, Meervleermuis, Noordse woelmuis, Groenknolorchis en Platte schijfhoren. Aangewezen vogelsoorten zijn; Roerdomp, Woudaapje, Purperreiger, Nonnetje, Porseleinhoen, Zwarte stern en IJsvogel.

Een deel van deze soorten komt uitsluitend voor binnen het Natura2000-gebied. Andere soorten foerageren ook in een wijdere omgeving van het plangebied. Het plangebied ligt binnen de actieradius van enkele doelsoorten, maar is echter niet geschikt als leef- en foerageergebied. Het plangebied ligt midden in bewoond gebied, waar de cultuurdruk erg hoog is. Negatieve effecten op de doelsoorten van de Natura2000-gebieden zijn derhalve niet aan de orde.

2.2.2 Flora- en Faunawet

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet (FF-wet) van kracht geworden. De Flora- en faunawet is opgesteld om in het wild voorkomende planten- en diersoorten te beschermen. Van de 36.000 soorten die in Nederland voorkomen zijn er ongeveer 500 beschermd voor de wet. Werkzaamheden die schade kunnen veroorzaken aan soorten zijn, o.a; (ver)bouwen, slopen, of wegen aangelegen, water dempen en graven. Voor werkzaamheden die geen schade veroorzaken aan beschermde soorten, hoeft vooraf niets geregeld te worden. Als het

echter onmogelijk is om schade aan beschermde soorten te voorkomen, dan moet vooraf bepaald worden of er een vrijstelling geldt of dat er een ontheffing moet worden aangevraagd.
De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of ontheffing zijn afhankelijk van de mate van bescherming van de planten- en diersoorten die binnen het plangebied voorkomen. De soorten zijn onderverdeeld in drie categorieën: algemeen beschermde soorten (tabel 1 FF-wet), overige soorten (tabel 2 FF-wet) en streng beschermde soorten (tabel 3 FF-wet) Soorten uit tabel 3 zijn tevens ingedeeld in beschermde soorten die vallen onder het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten en beschermde soorten die vallen onder Bijlage IV van de Habitatrichtlijn.

Wanneer in geval van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting schade ontstaat aan beschermde planten en dieren, geldt voor de algemeen beschermde soorten uit tabel 1 een vrijstelling. Ook voor de soorten uit tabel 2 kan een vrijstelling gelden, onder voorwaarde dat er gehandeld wordt volgens een door het ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode. Wanneer het opstellen van een gedragscode niet mogelijk is of niet voldoende blijkt te zijn, moet voor de beschermde soorten uit tabel 2 een ontheffing worden aangevraagd bij de Rijksdienst van Ondernemend Nederland. Voor soorten in tabel 3 dient een ontheffing aangevraagd te worden op grond van een wettelijk belang uit het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten of een wettelijk belang uit de Habitatrichtlijn. Deze wettelijk omschreven belangen zijn:

- Bescherming van flora en fauna;
- Volksgezondheid of openbare veiligheid;
- Dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten;
- Uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling (niet van toepassing bij soort van bijlage IV van Habitatrichtlijn).

Een ontheffing wordt alleen toegekend als de werkzaamheden het voortbestaan van de soort niet in gevaar brengen.

Door het nemen van (mitigerende) maatregelen kan een ontheffingsaanvraag in de meeste gevallen voorkomen worden. Deze maatregelen dienen voorafgaande aan de werkzaamheden uitgevoerd te worden om zo de functionaliteit van het plangebied voor de beschermde soort(en) ten allen tijden te behouden. Het gaat daarbij dus om het voorkómen van schade. Deze mitigerende maatregelen dienen opgesteld te worden door of in samenwerking met een ter zake kundige.
Ook het integreren van ecologische maatregelen in onderdelen van het plan met het oog op consolideren van het leefgebied voor populaties kunnen een ontheffingsaanvraag voorkomen.

In het kader van de Flora- en faunawet zijn alle vogels beschermd. Tijdens het broedseizoen zijn de nesten van alle vogels beschermd en mogen niet verontrust worden. Nesten van sommige vogelsoorten zijn jaarrond beschermd. Ten aanzien van jaarrond beschermde nesten onderscheidt de FF-wet vijf categorieën: nesten die buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (1), nesten van koloniebroeders die jaarlijks dezelfde vaste broedplaats hebben (2), nesten van vogels die niet in kolonie broeden maar wel jaarlijks dezelfde vaste broedplek hebben (3), nesten van vogels die jaarlijks gebruik maken van hetzelfde nest (4) en ten slotte nesten van vogels die geneigd zijn terug te keren naar de broedplek van het vorige jaar, maar wel flexibel genoeg zijn om zich elders te vestigen indien nodig (5). De nesten van de vogelsoorten van categorie 1 t/m 4 zijn jaarrond beschermd. De nesten van de soorten in categorie (5) zijn jaarrond beschermd als er onvoldoende

alternatieven zijn of als zwaarwegende feite of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

Overigens geldt voor alle planten- en diersoorten de algemene zorgplicht uit artikel 2 van de FF-wet. Deze bepaalt dat een ieder die weet dat zijn of haar handelen nadelige gevolgen kan hebben voor flora en/of fauna, verplicht is om maatregelen te nemen (voor zover redelijkerwijs kan worden gevraagd) die deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk voorkomen, beperken of ongedaan maken. De zorgplicht kan gezien worden als algemene fatsoenseis die voor iedereen geldt.

Een uitgebreide beschrijving van de flora en fauna binnen het plangebied is te vinden in hoofdstuk 4.

2.2.3 Wet Natuurbescherming 2017 (Wnb)

In de Wet Natuurbescherming zijn per 1 januari 2017 drie wetten opgenomen, te weten de *Natuurbeschermingswet*, *Flora- en faunawet* en *Boswet*.

Natura2000-gebieden
In Nederland zijn gebieden aangewezen als speciale beschermingszones. Deze gebieden vallen onder de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn en worden aangeduid als Natura2000-gebieden. Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelen geformuleerd. Per provincie is het college van Gedeputeerde Staten verantwoordelijk voor het treffen van instandhoudingsmaatregelen en passende maatregelen. Tevens heeft de provincie de bevoegdheid om bijzondere landschappen of bijzondere provinciale natuurgebieden aan te wijzen, mits deze niet reeds onder een Natura2000-gebied vallen.
Activiteiten die mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de kwaliteit van de natuurlijke habitats, of habitats van soorten kunnen verslechteren of een significant verstorend effect zouden kunnen hebben op aangewezen soorten binnen een gebied, zijn vergunningsplichtig.

Soorten
De soortenbescherming is bedoeld om in het wild levende planten- en diersoorten te beschermen als er werkzaamheden plaatsvinden in en rond het leefgebied van een soort. In de Wet Natuurbescherming worden drie beschermingsregimes onderscheiden; Europees beschermde soorten vallen onder beschermingsregimes soorten “Vogelrichtlijn (wnb-vrl) en beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn” (wnb-hrl) en nationaal beschermde soorten vallen onder beschermingsregime “andere soorten” (wnb- andere soorten).

Werkzaamheden die schade kunnen veroorzaken aan soorten zijn, o.a; (ver)bouwen, slopen, of wegen aanleggen, water dempen en graven. Voor werkzaamheden die geen schade veroorzaken aan beschermde soorten, hoeft vooraf niets geregeld te worden. Als het echter onmogelijk is om schade aan beschermde soorten te voorkomen, dan moet vooraf bepaald worden of er een vrijstelling geldt of dat er een ontheffing moet worden aangevraagd.
De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of ontheffing zijn afhankelijk van de mate van bescherming van de planten- en diersoorten die binnen het plangebied voorkomen.

Wanneer in geval van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting schade ontstaat aan beschermde planten en dieren, is het mogelijk te werken met een goedgekeurde gedragscode die toepasbaar is voor de geplande activiteiten en de aangetroffen soorten. Indien dit niet het geval is en er schade ontstaat aan beschermde soorten dient een ontheffing te worden aangevraagd. Ontheffingen worden aangevraagd bij de provincie. N.B. Vooralsnog werkt de

provincie Zuid-Holland met de formulieren opgesteld voor de Rijksdienst van Ondernemend Nederland. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of ontheffing zijn afhankelijk van de mate van bescherming van de planten- en diersoorten die binnen het plangebied voorkomen. Een ontheffing wordt alleen toegekend als de werkzaamheden het voortbestaan van de soort niet in gevaar brengen.

Door het nemen van (mitigerende) maatregelen kan een ontheffingsaanvraag in de meeste gevallen voorkomen worden. Deze maatregelen dienen voorafgaande aan de werkzaamheden uitgevoerd te worden om zo de functionaliteit van het plangebied voor de beschermde soort(en) ten allen tijden te behouden. Het gaat daarbij dus om het voorkómen van schade. Deze mitigerende maatregelen dienen opgesteld te worden door of in samenwerking met een ter zake kundige.
Ook het integreren van ecologische maatregelen in onderdelen van het plan met het oog op consolideren van het leefgebied voor populaties kan een ontheffingsaanvraag voorkomen.

In het kader van de Wet natuurbescherming zijn alle vogels beschermd. Tijdens het broedseizoen zijn de nesten van alle vogels beschermd en mogen niet verontrust worden. Nesten van sommige vogelsoorten zijn jaarrond beschermd. Ten aanzien van jaarrond beschermde nesten onderscheidt de Wnb vijf categorieën: nesten die buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (1), nesten van koloniebroeders die jaarlijks dezelfde vaste broedplaats hebben (2), nesten van vogels die niet in kolonie broeden maar wel jaarlijks dezelfde vaste broedplek hebben (3), nesten van vogels die jaarlijks gebruik maken van hetzelfde nest (4) en ten slotte nesten van vogels die geneigd zijn terug te keren naar de broedplek van het vorige jaar, maar wel flexibel genoeg zijn om zich elders te vestigen indien nodig (5). De nesten van de vogelsoorten van categorie 1 t/m 4 zijn jaarrond beschermd. De nesten van de soorten in categorie (5) zijn jaarrond beschermd als er onvoldoende alternatieven zijn of als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

Algemene zorgplicht (artikel 1.11)
Voor Natura2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende planten- en diersoorten geldt de algemene zorgplicht. Deze bepaalt dat een ieder die weet dat zijn of haar handelen nadelige gevolgen kan hebben voor Natura2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en flora en/of fauna, deze handelingen achterwege dient te laten, of verplicht is om maatregelen te nemen (voor zover redelijkerwijs kan worden gevraagd) die deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk voorkomen, beperken of ongedaan maken. De zorgplicht kan gezien worden als algemene fatsoenseis die voor iedereen geldt.

Houtopstanden, hout en houtproducten
Het is verboden om een houtopstand buiten de grenzen van de bebouwde kom geheel of gedeeltelijk te kappen, zonder hier voorafgaande aan de werkzaamheden melding van te doen bij Gedeputeerde Staten. Indien er houtopstand gekapt moet worden geldt er een herplantplicht.
Let wel, hakhoutbeheer geldt als bestendig beheer. Het gaat om kappen ter verwijdering op korte of langere termijn.

In hoofdstuk 5 Conclusies en aanbevelingen wordt kort beschreven wat de conclusies zijn t.a.v. de beschermde soorten in het kader van de Wet Natuurbescherming.

2.2.4 Natuurnetwerk Nederland

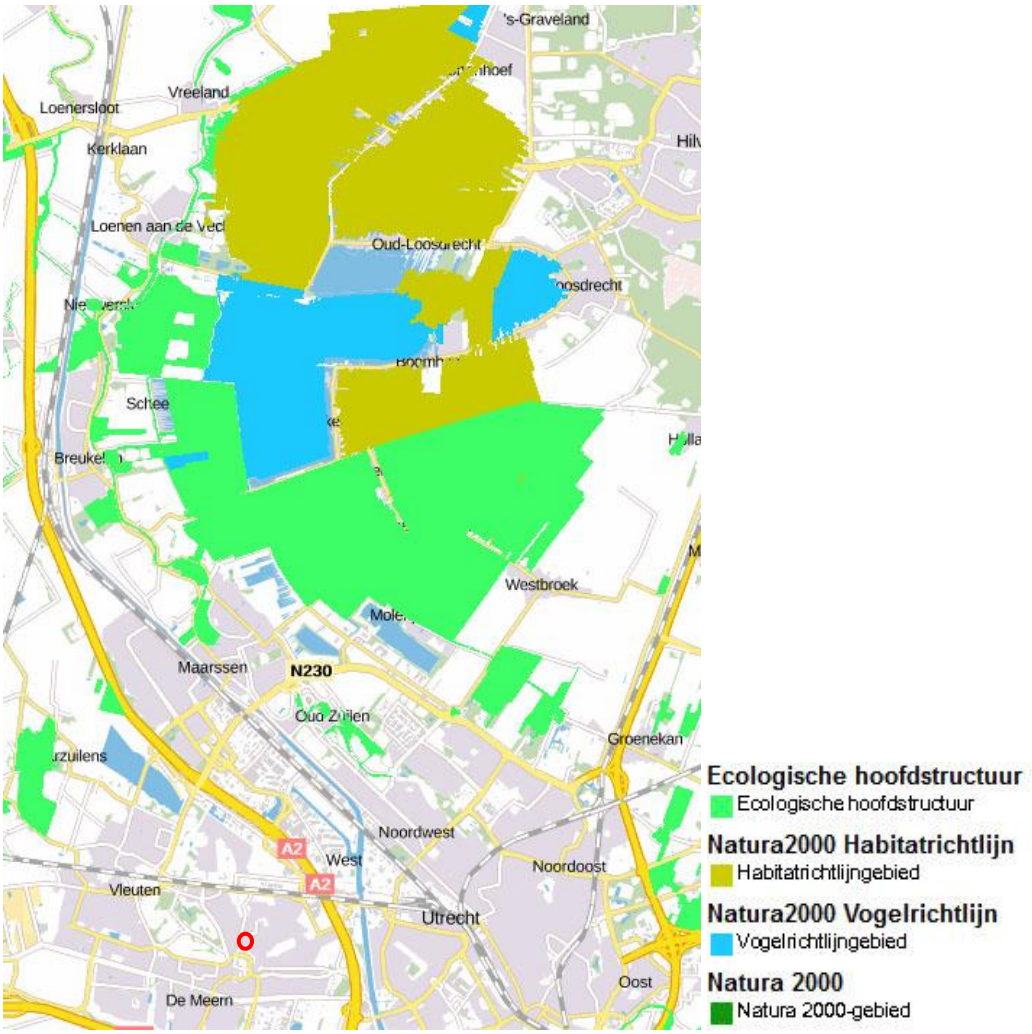
Het Natuurnetwerk Nederland in de wet benoemd als de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een netwerk van natuurgebieden in Nederland om de biodiversiteit te behouden en te versterken. Via dit netwerk kunnen planten en dieren zich verspreiden, waardoor de kans op uitsterven verkleind wordt. De EHS bestaat uit:

- Natura 2000 gebieden;
- bestaande natuurgebieden, zoals de Nationale Parken;
- gebieden waar nieuwe natuur aangelegd wordt;
- landbouwgebieden, die beheerd worden volgen agrarisch natuurbeheer en;
- grote wateren, zoals meren, rivieren, de kustzone van de Noordzee en Waddenzee.

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan van 1990, en via de planologische kernbeslissing Nota Ruimte van de voormalige Ministeries van VROM, LNV, V&W en EZ (2006) voortgezet in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, opgesteld door het Ministerie van I&M (2012). In 1995 werden de doelsoorten en natuurdoeltypen gedefinieerd, die in 2000 werden doorgevoerd in de provinciale plannen. Vanaf 2014 zijn de provincies verantwoordelijk voor de uitvoering van de EHS.

De natuur in de EHS is beschermd middels een 'nee, tenzij'-regime. Binnen de EHS zijn nieuwe projecten, plannen en handelingen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en reële alternatieven ontbreken. Eventuele schade moet zoveel mogelijk worden gemitigeerd en/of gecompenseerd.

Het plangebied maakt geen deel uit van EHS-gebied (zie figuur 1). Ook zijn er geen bijzondere landschapselementen aanwezig in het plangebied. De EHS-gebieden liggen allemaal langs de randen van de stad, met name in noord- en noordoostelijke richting. De ruimtelijke ingrepen die verband houden met de sloop en bouw van de woning en bijbehorden schuren zullen vanwege de ligging van het plangebied geen schade veroorzaken aan de EHS.



Figuur 1: Locatie van Natura2000-gebied en EHS t.o.v. het plangebied (rode contour)

2.2.5 Ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016)

Op 4 februari 2013 is de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. De Structuurvisie geeft op regionaal niveau invulling aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. In 2016 heeft een herijking van deze Structuurvisie plaatsgevonden.

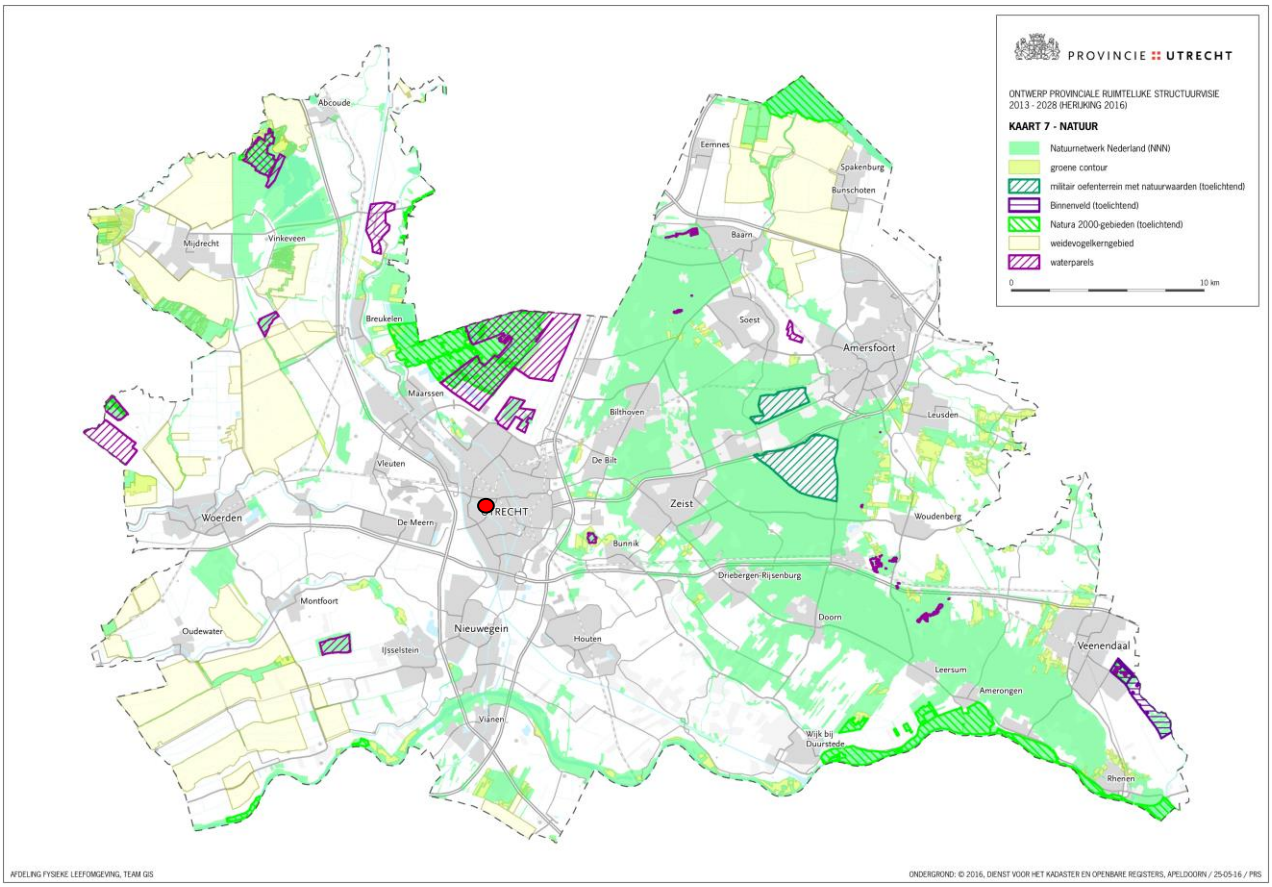
Het ruimtelijk beleid van de Provincie is gericht op drie pijlers:

- Een duurzame leefomgeving
- Vitale dorpen en steden
- Landelijk gebied met kwaliteit

Uitgangspunten voor het Landelijk gebied met kwaliteit zijn:

1. Uitnodigende zones die stad en land verbinden en bijdragen aan de kwaliteit van het binnenstedelijk leefmilieu.
2. Behouden en versterken van de kernkwaliteiten van het landschap en behoud van aardkundige waarden.
3. Behouden en ontwikkelen van een vitaal en samenhangend stelsel van natuur-gebieden.
4. Een economisch vitale en duurzame landbouwsector.
5. Behouden en ontwikkelen van de mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding (recreatie en toerisme).
6. Behouden van gebieden waar rust en stilte kan worden ervaren.

NB: Het ontwerp Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 dient na de herijking nog vastgesteld te worden. Met de geconsolideerde versie kan de structuurvisie van 2013,



Figuur 2: Locaties bijzondere natuur provincie Utrecht t.o.v. het plangebied

inclusief de vastgestelde wijzigingen (1e partiele herziening d.d. 10 maart en 2e partiele herziening d.d. november 2014), voortaan in één document geraadpleegd worden. De originele versies van de structuurvisie en de herzieningen blijven tot aan de vaststelling van de herijkte versie beschikbaar voor juridische kwesties.

Het Natuurnetwerk Nederland (EHS) is reeds in hoofdstuk 2.2.3 ter sprake geweest. Er liggen ook natuurwaarden buiten de EHS en de groene contour. Deze dragen veelal bij aan de essentiële gebiedskenmerken en aan de regionale biodiversiteit en dienen daarom behouden te blijven. Op de kaart 'Natuur' van de Provincie Utrecht (zie figuur 2) zijn de gebieden aangegeven waar zich de belangrijkste natuurwaarden buiten de EHS en de groene contour bevinden.
Een specifieke categorie van natuurwaarden buiten de EHS zijn weidevogel-kerngebieden. Weidevogels zijn karakteristiek in het traditioneel open (veen)weidelandschap. Om de weidevogels en het cultuurlandschap waarin zij verblijven te behouden, beschermt de Provincie deze landschappen tegen inbreuken op de openheid en verkavelingsstructuur.

Het plangebied ligt buiten de gebieden die op de kaart 'Natuur' van de Provincie Utrecht aangegeven zijn als gebied met belangrijke natuurwaarden (zie figuur 2). Er zal daarom geen schade ontstaan door de geplande nieuwbouwplannen.

3 Locatiebeschrijving

3.1 Huidige situatie

Figuur 3: Plangebied (rode contour)

Het plangebied ligt in de kilometervakken met de Amersfoortse coördinaten 131,456.
Het plangebied bestaat uit twee delen a. een boerenerf met een boerderij en hooischuur en b. grasland met een varkensschuur (zie figuur 4). De boerderij bestaat uit een woongedeelte en een aangebouwde stal. De woning en de stal bestaan uit een éénsteensmuur. Op het dak liggen oudhollandse dakpannen. In de stal is een groot deel van de dakpannen zichtbaar. Hier is ook te zien dat een deel van de dakpannen scheef ligt en licht doorlaat. Een deel van het dak is afgewerkt met stro, een zogenaamd "vlooiendak".
De hooischuur bestaat uit houten wanden op een bakstenen fundering en een golfplaten dak. Het erf is grotendeel verhard met uitzondering van de voortuin en een grasveld aan de zuidkant. Hier bevinden zich enkele grote bomen.

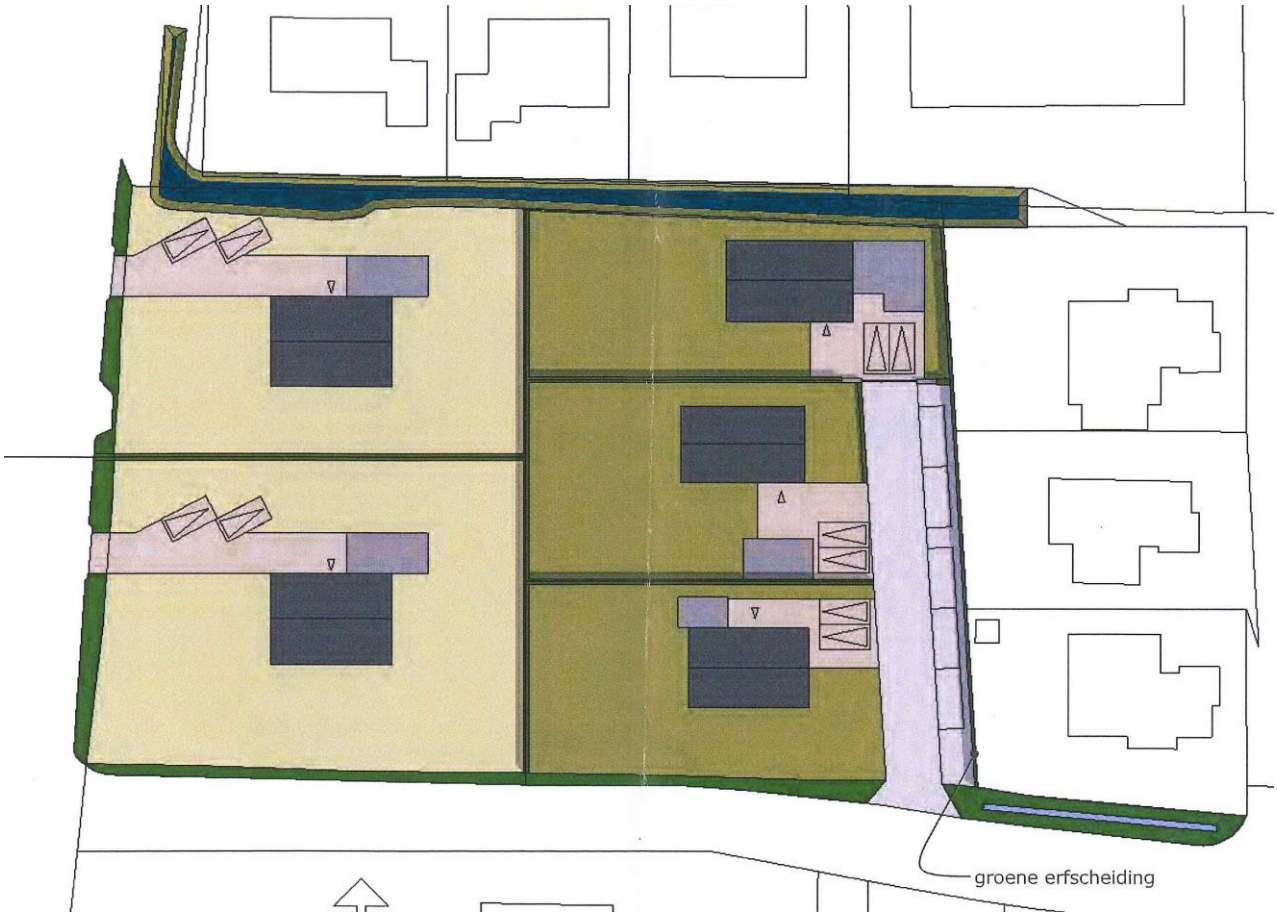
De varkensschuur bestaat uit een bakstenenmuur met spouw van ongeveer 2,50 meter en een golfplaten dak. Aan de binnenzijde heeft de schuur een verlaagd plafond. De golfplaten zijn aan de binnenzijde niet voorzien van isolatiemateriaal.

Het plangebied wordt aan de noordkant begrensd door een sloot. Aan de oostkant wordt het gebied gescheiden van achtergelegen woonpercelen door een hek. Aan de west- en zuidkant wordt het plangebied begrensd door wegen, Het Zand en de Satijnvlinder.

Figuur 4: Bovenaanzicht plangebied (www.google.com/maps)

3.2 Plannen

De initiatiefnemer is voornemens de huidige bebouwing af te breken. Ook een deel van de aanwezige bomen zal gekapt worden. Op het perceel komen vijf nieuwbouwwoningen. Twee van de woningen aan de westkant zullen ontsloten worden vanaf Het Zand. De andere woningen, aan de oostzijde, zullen ontsloten worden door een nieuwe ontsluitingsweg die uitkomt op de Satijnvlinder.
De sloot langs de noordkant van het perceel blijft in de huidige plannen ongemoeid.



Figuur 5: Nieuwbouwplannen van vijf woningen

4 Resultaten onderzoek

4.1 Methode

Voordat begonnen is met het verkennend veldonderzoek, is een korte, grondige bureaustudie uitgevoerd, waarbij diverse internetsites, relevante artikelen en verspreidingskaarten (o.a. RAVON) zijn geraadpleegd, om te bepalen welke (streng) beschermde planten- en diersoorten in het plangebied zouden kunnen voorkomen. De bureaustudie dient ertoe een meer gerichte, effectieve en efficiënte veldinventarisatie te kunnen uitvoeren.

Op donderdag 10 november 2016 hebben gekwalificeerde medewerkers van Watersnip Advies een Flora- en fauna-inventarisatie gedaan in het plangebied. Tijdens deze inventarisatie is ook een visinventarisatie uitgevoerd. Hierbij is met een schepnet (RAVON, model Poldervis, maaswijdte 3mm.) vanaf de kant gevist, waarbij het net zover mogelijk in het water werd gebracht en daarna langs de bodem naar de kant werd getrokken. Bemonstering van de sloten heeft om de 10 tot 20m plaatsgevonden. Tevens is tijdens de inventarisatie op 10 november een indicerend vooronderzoek uitgevoerd met betrekking tot vleermuizen. Hierbij is middels de checklist van het Vleermuisprotocol van de Gegevensautoriteit Natuur geïnventariseerd welke functies het plangebied ten aanzien van vleermuizen zou kunnen vervullen.

4.2 Flora

Binnen het plangebied zijn verschillende grote bomen aangetroffen. Op het erf van de boerderij staan twee oude lindes. Deze bomen zijn volledig hol van binnen. Verder staan aan de westkant van het perceel een Ceder, Esdoorn, Treurwilg, Gewone vlier, Sierappel en een Ligusterhaag. Aan de voorzijde van de woning staan enkele tuinplanten, zoals Roos en Zuurbes. Langs de noordkant van het plangebied, langs de sloot staat een rij elzen en een aantal oude knotwilgen. Achter de varkensschuur staan vijf Italiaanse populieren. Deze populieren zijn ook hol. Verder komen er in het grasland, met name nabij de varkensschuur, enkele kruidachtigen voor, waaronder, Grote brandnetel, Kruipende boterbloem, Duizendblad, Smalle weegbree en Zevenblad.

Figuur 6: Eén van de twee Lindes langs de oprit

In de sloot komen redelijk veel ondergedoken waterplanten voor, zoals Gedoornd hoornblad en Waterpest. In de oever staat Liesgras en Harig wilgenroosje.

Uit de bureaustudie blijkt dat er meerder beschermde plantensoorten voorkomen in de omgeving van het plangebied (0-1km) zoals, Gele helmbloem, Rietorchis, Wilde kievitsbloem en Tongvaren. Er zijn binnen het plangebied geen beschermde plantensoorten aangetroffen.

Er is binnen het plangebied ook geen geschikt biotoop aanwezig voor beschermde plantensoorten, die vaak specifieke eisen stellen aan hun leefomgeving. Beschermde plantensoorten worden daarom niet verwacht binnen het plangebied.

4.3 Fauna

4.3.1 Vogels

Tijdens de inventarisatie zijn verschillende algemene vogelsoorten waargenomen in de omgeving van het plangebied, zoals Spreeuw, Koolmees, Merel, Roodborst, Ekster, Gaai en Kauw. In de sloot is de Meerkoet aangetroffen. Alle vogels zijn beschermd in het kader van de Flora- en faunawet. De nesten van alle vogels zijn tijdens het broedseizoen beschermd en mogen niet verontrust worden. Er zijn tijdens het veldbezoek, buiten het broedseizoen, geen broedende vogels aangetroffen. Binnen het plangebied bieden de aanwezige bomen geschikte broedgelegenheid voor verschillende vogelsoorten.

Nesten van enkele vogelsoorten, zoals Gierzwaluw, Huismus en verschillende uilensoorten, zijn jaarrond beschermd. In de omgeving van het plangebied (0-1km) komen verschillende uilensoorten voor, waaronder Kerkuil, Ransuil en Steenuil. Binnen het plangebied zijn geen geschikte broedlocaties voor deze uilensoorten aangetroffen. De stal achter de woning en de varkensschuur zijn niet toegankelijk voor deze vogels. In de open hooiberg zijn geen sporen van nesten of bijv. braakballen gevonden. In de rest van het gebied zijn ook geen sporen, in de vorm van ontlasting of braakballen gevonden. Tevens zijn er geen nestkasten voor uilen aanwezig.

De Gierzwaluw en Huismus komen voor in de omgeving van het plangebied (0-1km). Met name het dak van de woning kan een geschikte broedlocatie bieden. De vogels kunnen hier via de houten overstek aan de noord- en zuidkant van woning onder de dakpannen komen. Er is hier ook voldoende mogelijkheid om uit te vliegen. De Gierzwaluw laat zich als het ware uit het nest naar beneden vallen voordat hij gaat vliegen. Hiervoor dient minimaal 4 meter vrije val ruimte te zijn. Deze is hier aanwezig.
De stal is geen geschikte locatie voor de Gierzwaluw. De kopse kant van de stal biedt geen toegang. Andere delen van het dak zijn niet geschikt vanwege de vrije val ruimte die nodig is. De varkensschuur is niet geschikt als broedlocatie. Er is geen toegang mogelijk onder het dak door de aaneengesloten platen. Tevens is deze schuur te laag voor de Gierzwaluw. Door de geschiktheid van de woning als broedlocatie is de aanwezigheid van de Gierzwaluw niet uit te sluiten.

De Huismus maakt gebruikt van ruimte tussen de dakpannen om onder het dak te komen. Deze ruimte is bij de woning niet aanwezig, de dakpannen liggen hier netjes recht en aangesloten. De dakpannen van de schuur bieden wel mogelijkheden. Er zitten veel kieren en gaten tussen de dakpannen. Aan de binnenzijde is een deel van het zogenaamde vlooiendak verwijderd. Hier kijkt men, aan de binnenzijde, rechtstreeks tegen de dakpannen. Hier is geen broedgelegenheid voor de Huismus. Aan de andere zijde van de

Figuur 7: Binnenzijde van een deel van het staldak

schuur is het vlooiendak nog aanwezig. Hier is tussen het vlooiendak en de dakpannen een nest van de Huismus aangetroffen.
De varkensschuur is niet geschikt als broedlocatie. Er is geen toegang mogelijk tot het dak, door de goed aaneengesloten platen.

Figuur 8: Mussennest tussen de dakpannen en het vlooiendak

Er zijn verder geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen of te verwachten binnen het plangebied.

4.3.2 Vissen

Uit de bureaustudie blijkt dat de streng beschermde Kleine modderkruiper (FF-wet tabel 2), Bittervoorn en Grote modderkruiper (beide FF-wet tabel 3) voorkomen in de omgeving van het plangebied (0-1km). De sloot heeft helder water en veel ondergedoken waterplanten, zoals Gedoornd hoornblad en Waterpest. De diversiteit is echter zeer beperkt. De sloot is ongeveer 50 – 70 cm diep. Er is bijna geen modderlaag aanwezig. Opmerkelijk is het gebrek aan biodiversiteit van het waterleven. Alleen één enkele wantsensoort, de Duikerwants is aangetroffen.
De noordzijde van de sloot is voor een groot deel voorzien van een hoge beschoeiing. De sloot is niet geschikt voor bovengenoemde beschermde soorten. De Grote modderkruiper komt voornamelijk voor in ingepolderde overstromingsvlakten. Dit is hier niet aan de orde. De Bittervoorn heeft naast plantenrijk water ook plantenrijke oevers nodig om te kunnen foerageren en schuilen. Daarnaast is deze soort afhankelijk van de Zwanenmossel voor zijn voortplanting. Deze mosselsoort is in deze sloot niet aangetroffen. Ook de Kleine modderkruiper heeft oevervegetatie nodig om zijn eieren in af te kunnen zetten. Juveniele modderkruipers groeien op in deze vegetatie.

Figuur 9: De sloot langs de noordkant van het plangebied

Tijdens de visinventarisatie zijn geen vissen aangetroffen in de sloot. De aanwezigheid van de Grote modderkruiper, Bittervoorn en Kleine modderkruiper kan op basis van de visinventarisatie en de aanwezige, soortenarme biotopen uitgesloten worden.

Er worden binnen het plangebied geen andere (streng) beschermde vissoorten verwacht.

4.3.3 Amfibieën

Tijdens de veldinventarisatie zijn geen beschermde amfibieën aangetroffen binnen het plangebied. Er kan aangenomen worden dat de algemeen beschermde Groene kikker, Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander (allen tabel 1 FF-wet) voorkomen binnen het plangebied.

Uit de bureaustudie blijkt dat de streng beschermde Rugstreeppad (FF-wet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV, Rode lijst status 'gevoelig') voorkomt in de omgeving van het plangebied (1-5km). Het huidige plangebied is niet geschikt als leefgebied voor de Rugstreeppad. Deze soort komt veel voor op zanderige terreinen met een hoge dynamiek, in uiterwaarden van grote rivieren en opgespoten terreinen. Deze biotoopkenmerken zijn niet aanwezig binnen het plangebied.
Op het moment dat binnen het plangebied werkzaamheden gaan plaatsvinden en er grond of zand braak komt te liggen, kan dit mogelijk wel geschikt worden voor de Rugstreeppad.
Om de mogelijke aanwezigheid van de Rugstreeppad te voorkomen binnen het plangebied zijn in hoofdstuk 5 enkele maatregelen opgenomen.

Ook van de streng beschermde Heikikker (FF-wet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV, Rode lijst status 'thans niet bedreigd') wordt in de bureaustudie aangegeven dat deze voorkomt in de omgeving van het plangebied (1-5km). Deze soort komt echter vooral voor in heidegebieden met veenvorming en in hoog- en laagveengebieden. Binnen het plangebied zijn geen geschikte biotopen voor deze soort aanwezig. De Heikikker kan daarmee worden uitgesloten binnen het plangebied.

Op basis van de geraadpleegde verspreidingskaarten worden binnen het plangebied geen andere (streng) beschermde amfibieën verwacht.

4.3.4 Reptielen

Tijdens de inventarisatie zijn geen beschermde reptielen aangetroffen. Uit de geraadpleegde verspreidingskaarten blijkt dat de streng beschermde Ringslang (FF-wet tabel 3, Rode lijst status 'kwetsbaar') voorkomt in de omgeving van het plangebied (1-5km). Binnen het plangebied is echter geen geschikt leefgebied voor deze soort aangetroffen. Er zijn geen broeihopen aangetroffen binnen het plangebied. De oevers van de sloot zijn niet geschikt als foerageergebied. Er is geen oevervegetatie aanwezig waar de Ringslang kan jagen op jonge kikkers en padden. Verder zijn er geen locaties aangetroffen, zoals konijnenholen of takkenbossen, waar de Ringslang kan overwinteren.
De aanwezigheid van de Ringslang kan op basis van de biotoopkenmerken van het gebied worden uitgesloten.

Op basis van de bureaustudie worden binnen het plangebied geen andere (streng) beschermde reptielen verwacht.

4.3.5 Zoogdieren

Er zijn tijdens de inventarisatie geen beschermde zoogdieren aangetroffen. De verwachting is dat de Haas en Egel (beide FF-wet tabel 1) van tijd tot tijd aanwezig zijn binnen het plangebied.
Er is binnen het plangebied geen geschikt biotoop aangetroffen voor streng beschermde zoogdieren. Deze worden hier derhalve niet verwacht.

4.3.6 Vleermuizen

Hoewel vleermuizen zoogdieren zijn, worden deze vanwege hun afwijkende eigenschappen als afzonderlijke groep behandeld in deze rapportage. Alle vleermuizen die voorkomen in Nederland zijn strikt beschermd (tabel 3 FF-wet / Bijlage IV Habitatrichtlijn).
Uit de bureaustudie blijkt dat er verschillende streng beschermde vleermuissoorten voorkomen in de omgeving van het plangebied (0-1km), zoals Gewone- en Ruige dwergvleermuis, Baardvleermuis, Kleine dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse dwergvleermuis,

Gewone grootoorvleermuis, Tweekleurige vleermuis en Watervleermuis (alleen FF-wet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV).

Tijdens de veldinventarisatie is een indicerend vooronderzoek uitgevoerd met betrekking tot vleermuizen. Hierbij is middels de checklist van het Vleermuisprotocol van de Gegevensautoriteit Natuur geïnventariseerd welke functies het plangebied ten aanzien van vleermuizen zou kunnen vervullen.

Binnen het plangebied staat verschillende grote bomen. Direct naast de oprit staan twee oude Lindes. Deze Lindes zijn grotendeels hol van binnen met meerdere openingen waardoor sterke tocht aanwezig is. Hierdoor kunnen de Lindes geen dienst doen als (tijdelijke) verblijfplaats voor boombewonende vleermuissoorten, zoals de Ruige dwergvleermuis, die erg gevoelig zijn voor tocht.
Achter de varkensschuur staan een aantal Italiaanse populieren. Ook deze bomen zijn deels hol. Deze holtes bevinden zich echter allemaal aan de buitenzijde, er geen beschutting aanwezig van de bast. Deze bomen zijn hierdoor niet geschikt als verblijfplaats voor boombewonende soorten.
De rij elzen langs het water maakt naar alle waarschijnlijkheid deel uit van een foerageerroute. Hoewel er voldoende alternatieven in de omgeving aanwezig zijn is met name de foerageerroute langs de elzen belangrijk in combinatie met de sloot. Dit heeft de maken met de aanwezigheid van verblijfplaatsen in het voorste deel van de boerderij, het woongedeelte. In de nok van het dak, aan zowel de noord- als de zuidkant zijn duidelijk sporen van uitwerpselen van vleermuizen zichtbaar. Dit wijst op de aanwezigheid van een verblijfplaats van vleermuizen in de woning.
De stal achter de woning is niet geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Er zijn te veel tochtinvloeden in deze stal (zie figuur 7). Tevens zijn geen sporen aangetroffen dat er vleermuisverblijven aanwezig zijn in de stal.

Figuur 10 en 11: Mestsporen van vleermuizen, die wijzen op gebruik van de woning als vleermuisverblijf

4.3.7 Overige soorten

Uit de bureaustudie blijkt dat de slaksoort Platte schijfhoren (FF-wet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV, Rode lijst status 'kwetsbaar') voorkomt in de omgeving van het plangebied (1-5km). De Platte schijfhoren komt vooral voor in sloten in veengebieden in helder water met een goed ontwikkelde onderwatervegetatie. Op zandgronden komt deze soort vrijwel niet voor. De bodem binnen het plangebied bestaat voornamelijk uit zand en zavel. Tijdens de

visinventarisatie is de soort niet aangetroffen in de sloot. Op basis van deze inventarisatie en het zeer beperkt voorkomen van deze soort op zandgronden wordt de Platte schijfhoren niet verwacht binnen het plangebied.

Op basis van de biotoopkenmerken worden binnen het plangebied geen andere (streng) beschermde insecten, vlinders of andere ongewervelde soorten verwacht.

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk volgt een opsomming van de conclusies en aanbevelingen. Daarnaast wordt er aangegeven of er bij het realiseren van de nieuwbouwplannen schade verwacht wordt aan de (streng) beschermde soorten binnen het plangebied.

5.1 Conclusies en aanbevelingen

- Het plangebied heeft geen directe relatie met beschermde gebieden (Natura2000, beschermde natuurmonumenten, (P)EHS gebieden of ecologische verbindingszones). Het plangebied is niet geschikt als foerageergebied voor de doelsoorten van de nabij gelegen Natura2000-gebieden, vanwege de ligging binnen de bebouwde kom en de hoge cultuurdruk. Schade aan Natura2000-doelsoorten is derhalve niet aan de orde.

- Voor de algemeen beschermde soorten FF-wet tabel 1 (Groene kikker, Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander, Haas en Egel) geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting een vrijstelling van de Flora- en faunawet. Er hoeft voor deze soorten geen ontheffing aangevraagd te worden. Wel dient voor deze soorten de algemene zorgplicht in acht genomen te worden.

- Indien bomen en struiken verwijderd worden, dient dit bij voorkeur buiten het broedseizoen van vogels te gebeuren, zodat overtreding van de FF-wet wordt voorkomen. Het broedseizoen loopt globaal van 15 maart tot 15 juli. De FF-wet hanteert echter geen standaard periode voor het broedseizoen; van belang is of een nest bewoond is. Indien een bewoond nest wordt aangetroffen, mogen er geen werkzaamheden uitgevoerd worden die het nest verstoren. *Voor aanvang van werkzaamheden tijdens het broedseizoen dient een terzake kundige een inspectie uit te voeren ten aanzien van eventuele broedende vogels.*

- In de stal van de boerderij is een huismussennest aangetroffen. De nesten van de Huismus zijn jaarrond beschermd. De aanwezigheid van nesten van de Gierzwaluw, ook jaarrrond beschermd, kunnen nog niet geheel worden uitgesloten. Met name het pannendak van de woning is eventueel geschikt als broedlocatie. *Geadviseerd wordt om in het voorjaar van 2017 onderzoek te laten verrichten naar de aanwezigheid van huismussen en gierzwaluwen. Het onderzoek naar de Huismus bestaat uit tweemaal een veldbezoek in de juiste periode van 10 maart t/m half mei. Onderzoek naar de Gierzwaluw bestaat uit drie veldbezoeken in de periode van 1 juni t/m 15 juli.*

- Er zijn geen streng beschermde vissoorten aangetroffen in de sloot langs het plangebied. Uit de bureaustudie blijkt dat de Kleine modderkruiper (FF-wet tabel 2), Bittervoorn en Grote modderkruiper (beide FF-wet tabel 3) voorkomen in de omgeving van het plangebied (0-1km). Op basis van de inventarisatie en de biotoopkenmerken kan de aanwezigheid van deze soort worden uitgesloten.

- Er zijn tijdens de inventarisatie geen streng beschermde amfibieën aangetroffen. Uit de bureaustudie blijkt dat de streng beschermde Rugstreeppad (FF-wet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV, Rode lijst status ‘gevoelig’) en de Heikikker (FF-wet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV, Rode lijst status ‘thans niet bedreigd’) voorkomen in de

omgeving van het plangebied (1-5km). Voor de Heikikker is geen geschikt leefbiotoop aanwezig binnen het plangebied. Deze soort wordt niet verwacht binnen het plangebied. Voor de Rugstreeppad geldt dat het huidige plangebied niet geschikt is als leefgebied. Op het moment dat er werkzaamheden plaatsvinden en er zand braak komt te liggen kan het gebied mogelijk wel geschikt worden voor deze soort. Op dat moment dient voorkomen te worden dat de soort zich vestigd binnen het plangebied. Gedurende het voortplantingsseizoen, globaal van april – juli, dient het ontstaan van plassen en poelen in bijv. bandensporen voorkomen te worden. Als zandhopen voor langere tijd ongebruikt blijven liggen dienen deze ingezaaid te worden met een grasmengsel, zodat eventuele rugstreeppadden zich niet voor de winterperiode (oktober-april) kunnen ingraven.

- Uit de bureaustudie blijkt dat de streng beschermde Ringslang (FF-wet tabel 3, Rode lijst status 'kwetsbaar') voorkomt in de omgeving van het plangebied (1-5km). Binnen het plangebied is echter geen geschikt leefgebied voor deze soort aangetroffen. Deze soort wordt op basis hiervan binnen het plangebied niet verwacht.

- Er zijn geen streng beschermde grondgebonden zoogdieren aangetroffen binnen het plangebied. Deze worden ook niet verwacht.

- Uit de bureaustudie blijkt dat verschillende streng beschermde vleermuissoorten voorkomen in de omgeving van het plangebied, zoals Gewone- en Ruige dwergvleermuis, Baardvleermuis, Kleine dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse dwergvleermuis, Gewone grootoorvleermuis, Tweekleurige vleermuis en Watervleermuis (alleen FF-wet tabel 3, Habitatrichtlijn bijlage IV). Binnen het plangebied zijn verblijfplaatsen aangetroffen van vleermuizen. Deze bevindt zich nabij het dak van de woning. De elzen aan de noordkant van het plangebied langs de sloot zijn belangrijk als foerageerroute, in combinatie met deze sloot en hebben een relatie met de aanwezigheid van de verblijfplaatsen in de woning. *Om meer zekerheid te krijgen over de aard van de verblijfplaatsen (zomer,- voortplantings,- paar,- of winterverblijf) en de vleermuissoort die er gebruik van maakt, dient jaarrond onderzoek plaats te vinden. Dit onderzoek bestaat uit vier veldbezoeken in de periode van april – oktober.*

- Belangrijk op hierbij op te merken is dat het alleen om de huidige boerderij en elzen gaat. In de rest van het plangebied geldt dat de ontwikkelingen, op basis van dit ecologisch onderzoek, zonder bezwaren kunnen worden doorgezet.

5.2 Conclusies t.a.v. Wet Natuurbescherming

De conclusie t.a.v. het Natura2000-gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 blijft in het kader van de Wet Natuurbescherming onveranderd van kracht.

Voor de algemeen beschermde soorten uit de FF-wet (Groene kikker, Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander, Haas en Egel) blijft dezelfde conclusie van kracht. Voor deze soorten geldt een vrijstelling in het kader van de Wet Natuurbescherming in de provincie Utrecht. Wel blijft de algemene zorgplicht van kracht.

De aanwezigheid van beschermde planten, Heikikker, Ringslang en grondgebonden zoogdieren kan worden uitgesloten. De Rugstreeppad kan zich mogelijk binnen het plangebied vestigen op het moment dat er werkzaamheden gaan plaatsvinden. De te nemen

maatregelen, zoals beschreven hierboven in het kader van de Flora- en faunawet blijven onveranderd van kracht bij de Wet Natuurbescherming.

Voor de mogelijk aanwezige beschermde soorten Gierzwaluw, Huismus (beide wnb-vrl) en vleermuizen (wnb-hrl) zijn er geen veranderingen in het kader van de Wet Natuurbescherming. De conclusies blijven onveranderd van kracht.
Voor deze soorten wordt in 2017 aanvullend onderzoek gedaan om aanwezigheid te kunnen vaststellen of uitsluiten. Zodra er meer bekend is over de mogelijke aanwezigheid van nesten en/of verblijven worden mitigerende maatregelen uitgevoerd door de opdrachtgever, zoals het plaatsen van nest- en verblijfkasten. Zie ook hoofdstuk 6.

5.3 Algemene Zorgplicht

Voor alle planten- en diersoorten geldt de algemene zorgplicht die is opgenomen in artikel 2 van de Flora- en faunawet. Deze bepaalt dat een ieder die weet dat zijn of haar handelen nadelige gevolgen voor flora en/of fauna kan hebben, verplicht is om maatregelen te nemen (voor zover redelijkerwijs kan worden gevraagd) die deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk voorkomen, beperken of ongedaan maken.

In het kader van de zorgplicht wordt geadviseerd om de oever van het perceel niet te voorzien van een harde, hoge beschoeiing. De aanwezige fauna, zoals amfibieën kunnen makkelijk het water in en uit om te foerageren.

6 Notitie Vervolgprocedure Ecologisch Onderzoek 't Zand 24 Utrecht

Aanvulling op Watersnip-rapport 16A058
21-2-2017

Watersnip Advies heeft een ecologisch onderzoek verricht op 't Zand 24 in verband met het voornemen tot sloop van de huidige opstallen en de bouw van nieuwe woningen.
De uitkomsten van dit onderzoek leiden tot een aantal vervolgacties:

a. In het voorjaar van 2017 zal aanvullende onderzoek plaatsvinden naar de aanwezigheid van broedende huismussen en gierzwaluwen. De aanwezigheid van gierzwaluwen lijkt niet waarschijnlijk gezien de pannendakconstructie en de beperkte hoogte van het gebouw en de groene omgeving met diverse bomen. De aanwezigheid van broedende huismussen is goed mogelijk. Er zijn indicaties voor de geschiktheid van dit habitat voor de Huismus, want er is een oud nest aangetroffen. Dit kan echter ook van enkele jaren geleden zijn.
b. Het noordelijk deel van het terrein is interessant voor vleermuizen, door de combinatie van water met bomen op de oever. Op de gevel van het oude woonhuis zijn mestsporen van vleermuizen zichtbaar, aan twee zijden onder de overstekken van het dak in de nokken. Hier bevinden zich naar alle waarschijnlijk actuele verblijfplaatsen van vleermuizen. Het is het meest waarschijnlijk dat het om de Gewone dwergvleermuis gaat. In de zomer van 2017 zal aanvullende onderzoek plaatsvinden naar de aard en omvang van het gebruik van de verblijfplaatsen en om welke soort het gaat.

De vervolgonderzoeken hoeven de ruimtelijke procedures betreffende voortgang van het ontwerp-bestemmingsplan niet te hinderen. Als de onderzoeken van Watersnip leiden tot positieve bevindingen, nl. dat de genoemde soorten vaste verblijfplaatsen hebben op 't Zand 24, zullen diverse mitigatie- en compensatiemaatregelen worden opgenomen in de nieuwbouwplannen. Dan zullen in de nieuwe woningen alternatieve verblijfplaatsen worden gemaakt die de beschikbare ruimte voor Huismus, Gierzwaluw en Gewone Dwergvleermuis continueren of zelfs vergroten. Onafhankelijk van de uitkomst van het onderzoek worden in 2017 al nest- en verblijfplaatsen gerealiseerd in en rond het plangebied.
Zonodig wordt een ontheffing aangevraagd bij Provincie Utrecht in het kader van de Wet Natuurbescherming ingegaan per 1-1-2017. Er wordt naar gestreefd om schade zo veel mogelijk te voorkomen en waar dit niet mogelijk is, zal de verkregen ontheffing er voor zorgen dat de duurzame staat van instandhouding van de beschermde soorten behouden blijft in deze omgeving van 't Zand. Bij de aanvraag van de ontheffing zal de scope van de omgeving ook in beeld worden gebracht voor de beoordeling.

Er is voldoende zekerheid dat de nieuwbouwplannen ook met het oog op de ecologische wetgeving gerealiseerd kunnen worden.

7 Bronnen

Geraadpleegde literatuur

1. ANWB, *Topografische Atlas Zuid-Holland 1:25.000*, 2004.

2. Dienst landelijk gebied, *Handreiking Flora- en faunawet* oktober 2006

3. Ministerie van Landbouw, natuurbeheer en voedselkwaliteit, *Rode Lijsten*, Den Haag, 2004

4. Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus, Zoogdiervereniging en Gegevensautoriteit Natuur 2013. *Vleermuisprotocol 2013*, 27 maart 2013.

5. Ben Kraan Architecten BNA, *Utrecht 't Zand 24, Stedenbouwkundige onderbouwing,* 14 juli 2016

Geraadpleegde internetsites:

6. www.rijksoverheid.nl
7. www.rvo.nl
8. www.ravon.nl
9. www.vleermuis.net
10. www.zoogdierenvereniging.nl
11. waarneming.nl
12. www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/provinciale-0/
13. webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart

Watersnip Advies
Advies voor ecologie, landschap, water en recreatie

’s-Gravenbroekseweg 154
2811 GK Reeuwijk
+31 (0)182-395460
www.watersnipadvies.info
advies@watersnip.info

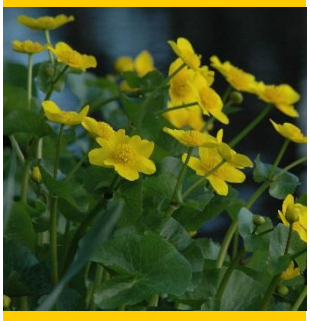
Bijlage 4 Aanvullend ecologisch onderzoek 't Zand 24

Aanvullend ecologisch onderzoek 't Zand 24 te Utrecht

(Huismus, Gierzwaluw en Vleermuizen)

Uitgave: januari 2018

Watersnip-rapport 17A025



Colofon

Titel	Aanvullend ecologisch onderzoek 't Zand 24 Utrecht
Status rapport	Eindrapportage
Projectnummer	17A025
Datum uitgave	januari 2018
Samenstellers	Brigit van Dam, adviseur Watersnip Advies
	Andrea Grim, adviseur Watersnip Advies
	John van Gemeren, senior adviseur Watersnip Advies
Foto's	Watersnip
Naam opdrachtgever	Van Winden Property consult bv
	Laan van Waalhaven 86
	2497 GP Den Haag
Contactpersoon opdrachtgever	Dhr. H. van Winden

Alle auteursrechten ten aanzien van dit rapport worden uitdrukkelijk voorbehouden. Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Watersnip Advies, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 2
2 Wettelijk kader 4
2.1 Europese richtlijnen 4
2.2 Landelijk natuurbeleid- en wetgeving 4
2.2.1 Wet Natuurbescherming 2017 (Wnb) 4
3 Locatiebeschrijving 8
3.1 Huidige situatie 8
3.2 Plannen 9
3.3 Huismus in relatie tot het plangebied 9
3.4 Gierzwaluw in relatie tot het plangebied 10
3.5 Vleermuizen in relatie tot het plangebied 10
4 Methode en materialen 12
4.1 Algemeen 12
4.2 Huismus 12
4.3 Gierzwaluw 12
4.4 Vleermuizen 12
5 Resultaten 14
5.1 Huismus 14
5.1.1 Veldbezoek 1 14
5.1.2 Veldbezoek 2 14
5.2 Gierzwaluw 14
5.2.1 Veldbezoek 1 14
5.2.2 Veldbezoek 2 14
5.2.3 Veldbezoek 3 15
5.3 Vleermuizen 15
5.3.1 Veldbezoek 1 15
5.3.2 Veldbezoek 2 15
5.3.3 Veldbezoek 3 16
5.3.4 Veldbezoek 4 17
6 Conclusies en aanbevelingen 18
6.1 Huismus 18
6.2 Gierzwaluw 18
6.3 Vleermuizen 18
6.4 Aanbevelingen 19
7 Bronnen 20

1 Inleiding

Op 't Zand 24 te Utrecht is men voornemens nieuwbouw te realiseren. Op het perceel staan momenteel een oude boerderij, een woning met aangebouwde stal, een hooiberg en een voormalige varkensschuur. Deze bebouwing wordt gesloopt om plaats te maken voor vijf nieuwe woningen.
In november 2016 heeft Watersnip Advies een Ecologisch onderzoek 't Zand 24 te Utrecht (16A058) uitgevoerd binnen het plangebied.
Bij dit onderzoek is een overjarig huismussennest aangetroffen. De aanwezigheid van nesten van de Gierzwaluw kon niet geheel worden uitgesloten.
In het plangebied werden sporen van mogelijke verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen nabij het dak van de woning. De elzen aan de noordkant van het plangebied langs de sloot kunnen belangrijk zijn als foerageerroute in combinatie met deze sloot en hebben mogelijk een relatie met de aanwezigheid van de verblijfplaatsen in de woning. Om meer zekerheid te krijgen over de aard van de verblijfplaatsen en de vleermuissoort die er mogelijk gebruik van maakt dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden.

In de zomermaanden en vroege herfst van 2017 heeft op 't Zand aanvullend ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Daarbij werd gelet op het voorkomen van jaarrond beschermde nesten van vogels. Eveneens werd de aanwezigheid van rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen onderzocht.

In de periode april tot en met begin oktober 2017 hebben gekwalificeerde medewerkers van ecologisch adviesbureau Watersnip Advies een aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd naar het mogelijk voorkomen van vaste rust- en verblijfsplaatsen van vleermuizen binnen het plangebied. Er is gewerkt volgens de juridisch erkende soortenstandaarden van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland en het Vleermuisprotocol 2017 van de Gegevensautoriteit Natuur'.
In deze rapportage wordt beschreven hoe het aanvullend onderzoek is uitgevoerd, wat de bevindingen zijn van dit onderzoek en de daarbij behorende voorlopige conclusies en aanbevelingen.

2 Wettelijk kader

2.1 Europese richtlijnen

Binnen de Europese Unie vormen de Natura2000-gebieden een netwerk van beschermde natuur. Het doel van deze gebieden is het behoud van de biodiversiteit in Europa. Het beschermen van kwetsbare planten en dieren en hun leefgebieden is hierbij het uitgangspunt. Deze richtlijnen zijn in Europa uitgewerkt in de Vogel- en Habitatrichtlijn. In de Nederlandse wetgeving zijn deze geïmplementeerd in de Wet Natuurbescherming. Deze wet is van kracht geworden op 1 januari 2017.

2.2 Landelijk natuurbeleid- en wetgeving

2.2.1 Wet Natuurbescherming 2017 (Wnb)

In de Wet Natuurbescherming zijn per 1 januari 2017 drie wetten opgenomen, te weten de *Natuurbeschermingswet*, *Flora- en faunawet* en *Boswet*.

Natura2000-gebieden
In Nederland zijn gebieden aangewezen als speciale beschermingszones. Deze gebieden vallen onder de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn en worden aangeduid als Natura2000-gebieden. Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelen geformuleerd. Per provincie is het college van Gedeputeerde Staten verantwoordelijk voor het treffen van instandhoudingsmaatregelen en passende maatregelen. Tevens heeft de provincie de bevoegdheid om bijzondere landschappen of bijzondere provinciale natuurgebieden aan te wijzen, mits deze niet reeds onder een Natura2000-gebied vallen.
Activiteiten die mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de kwaliteit van de natuurlijke habitats, of habitats van soorten kunnen verslechteren of een significant verstorend effect zouden kunnen hebben op aangewezen soorten binnen een gebied, zijn vergunningsplichtig.

Soorten
De soortenbescherming is bedoeld om in het wild levende planten- en diersoorten te beschermen als er werkzaamheden plaatsvinden in en rond het leefgebied van een soort. In de Wet Natuurbescherming worden drie beschermingsregimes onderscheiden; Europees beschermde soorten vallen onder beschermingsregimes soorten "Vogelrichtlijn (wnb-vrl) en beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn" (wnb-hrl) en nationaal beschermde soorten vallen onder beschermingsregime "andere soorten" (wnb- andere soorten).

Werkzaamheden die schade kunnen veroorzaken aan soorten zijn, o.a; (ver)bouwen, slopen, of wegen aanleggen, water dempen en graven. Voor werkzaamheden die geen schade veroorzaken aan beschermde soorten, hoeft vooraf niets geregeld te worden. Als het echter onmogelijk is om schade aan beschermde soorten te voorkomen, dan moet vooraf bepaald worden of er een vrijstelling geldt of dat er een ontheffing moet worden aangevraagd.
De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of ontheffing zijn afhankelijk van de mate van bescherming van de planten- en diersoorten die binnen het plangebied voorkomen.

Wanneer in geval van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geen schade ontstaat aan beschermde planten en dieren, is het mogelijk te werken met een goedgekeurde gedragscode die toepasbaar is voor de geplande activiteiten en de aangetroffen soorten. Indien dit niet het geval is en er schade ontstaat aan beschermde soorten dient een ontheffing te worden aangevraagd. Ontheffingen worden aangevraagd bij de provincie. De voorwaarden

verbonden aan een vrijstelling of ontheffing zijn afhankelijk van de mate van bescherming van de planten- en diersoorten die binnen het plangebied voorkomen. Een ontheffing wordt alleen toegekend als de werkzaamheden het voortbestaan van de soort niet in gevaar brengen.

Door het nemen van (mitigerende) maatregelen kan een ontheffingsaanvraag in de meeste gevallen voorkomen worden. Deze maatregelen dienen voorafgaande aan de werkzaamheden uitgevoerd te worden om zo de functionaliteit van het plangebied voor de beschermde soort(en) ten allen tijden te behouden. Het gaat daarbij dus om het voorkómen van schade (zie figuur 1).
Deze mitigerende maatregelen dienen opgesteld te worden door of in samenwerking met een ter zake kundige.
Ook het integreren van ecologische maatregelen in onderdelen van het plan met het oog op consolideren van het leefgebied voor populaties kan een ontheffingsaanvraag voorkomen.

Figuur 1: Stappenplan onderzoek Wet natuurbescherming (Bron: www.regelink.net)

In het kader van de Wet natuurbescherming zijn alle vogels beschermd. Tijdens het broedseizoen zijn de nesten van alle vogels beschermd en mogen niet verontrust worden. Nesten van sommige vogelsoorten zijn jaarrond beschermd. Ten aanzien van jaarrond beschermde nesten onderscheidt de Wnb vijf categorieën: nesten die buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (1), nesten van koloniebroeders die jaarlijks dezelfde vaste broedplaats hebben (2), nesten van vogels die niet in kolonie broeden maar wel jaarlijks dezelfde vaste broedplek hebben (3), nesten van vogels die jaarlijks gebruik maken van hetzelfde nest (4) en ten slotte nesten van vogels die geneigd zijn

terug te keren naar de broedplek van het vorige jaar, maar wel flexibel genoeg zijn om zich elders te vestigen indien nodig (5). De nesten van de vogelsoorten van categorie 1 t/m 4 zijn jaarrond beschermd. De nesten van de soorten in categorie (5) zijn jaarrond beschermd als er onvoldoende alternatieven zijn of als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

Algemene zorgplicht (artikel 1.11)
Voor Natura2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende planten- en diersoorten geldt de algemene zorgplicht. Deze bepaalt dat een ieder die weet dat zijn of haar handelen nadelige gevolgen kan hebben voor Natura2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en flora en/of fauna, deze handelingen achterwege dient te laten, of verplicht is om maatregelen te nemen (voor zover redelijkerwijs kan worden gevraagd) die deze negatieve gevolgen zoveel mogelijk voorkomen, beperken of ongedaan maken. De zorgplicht kan gezien worden als algemene fatsoenseis die voor iedereen geldt.

Houtopstanden, hout en houtproducten
Het is verboden om een houtopstand buiten de grenzen van de bebouwde kom geheel of gedeeltelijk te kappen, zonder hier voorafgaande aan de werkzaamheden melding van te doen bij Gedeputeerde Staten. Indien er houtopstand gekapt moet worden geldt er een herplantplicht.
Let wel, hakhoutbeheer geldt als bestendig beheer. Het gaat om kappen ter verwijdering op korte of langere termijn.

3 Locatiebeschrijving

3.1 Huidige situatie

Het plangebied ligt in de kilometervakken met de Amersfoortse coördinaten 131,456. Het plangebied bestaat uit twee delen a. een boerenerf met een boerderij en hooischuur en b. grasland met een varkensschuur (zie figuur 3). De boerderij bestaat uit een woongedeelte en een aangebouwde stal. De woning en de stal bestaan uit een éénsteensmuur. Op het dak liggen oudhollandse dakpannen. In de stal is een groot deel van de dakpannen zichtbaar. Hier is ook te zien dat een deel van de dakpannen scheef ligt en licht doorlaat. Een deel van het dak is aan de binnenzijde afgewerkt met stro, een zogenaamd "vlooiendak". De hooischuur bestaat uit houten wanden op een bakstenen fundering en een golfplaten dak. Het erf is grotendeel verhard met uitzondering van de voortuin en een grasveld aan de zuidkant. Hier bevinden zich enkele grote bomen.

456

132

Figuur 2: Plangebied (rode contour)

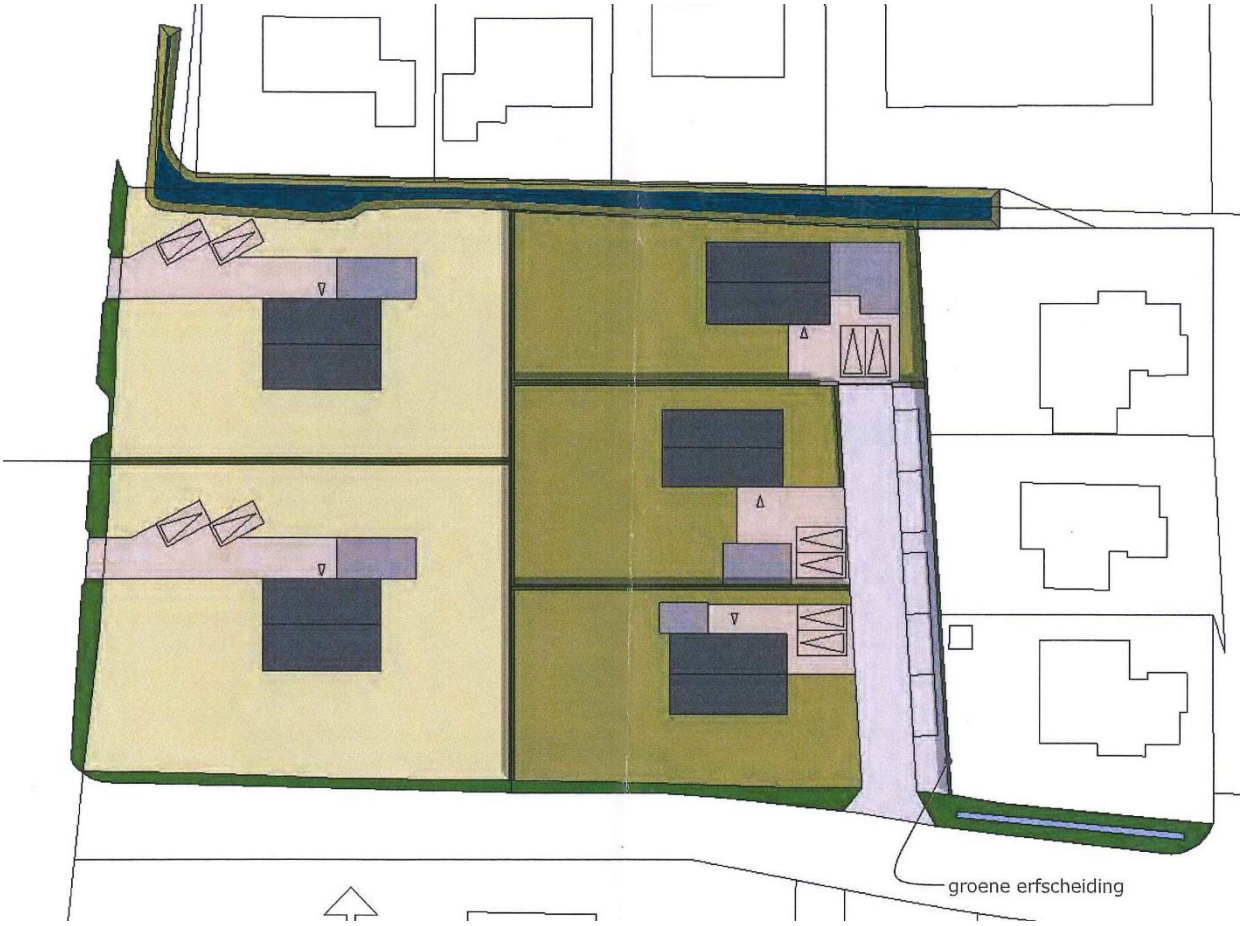
De varkensschuur bestaat uit een bakstenenmuur met spouw van ongeveer 2,50 meter en een golfplaten dak. Aan de binnenzijde heeft de schuur een verlaagd plafond. De golfplaten zijn aan de binnenzijde niet voorzien van isolatiemateriaal.

Het plangebied wordt aan de noordkant begrensd door een sloot. Aan de oostkant wordt het gebied gescheiden van achtergelegen woonpercelen door een hek. Aan de west- en zuidkant wordt het plangebied begrensd door wegen, Het Zand en de Satijnvlinder.

Figuur 3: Bovenaanzicht plangebied (www.google.com/maps)

3.2 Plannen

De initiatiefnemer is voornemens de huidige bebouwing af te breken. Ook een deel van de aanwezige bomen zal gekapt worden. Op het perceel komen vijf nieuwbouwwoningen. Twee van de woningen aan de westkant zullen ontsloten worden vanaf Het Zand. De andere woningen, aan de oostzijde, zullen ontsloten worden door een nieuwe ontsluitingsweg die uitkomt op de Satijnvlinder.
De sloot langs de noordkant van het perceel blijft in de plannen gehandhaafd.



Figuur 4: Nieuwbouwplannen van vijf woningen

3.3 Huismus in relatie tot het plangebied

De Huismus is een beschermde inheemse diersoort. De Huismus is in de laatste twintig jaar sterk in aantal afgenomen. Inmiddels is er een landelijke afname van meer dan 50% van het aantal broedparen. Oorzaken van de afname zijn het verlies aan goede nestplaatsen door woningisolatie of het gebruik van platte pannen op daken, de groei van steden en veranderingen in de landbouw voor de voorziening van hun voedsel. Nesten van de Huismus zijn jaarrond beschermd omdat de Huismus elk broedseizoen op dezelfde plek broedt (categorie 2).

3.4 Gierzwaluw in relatie tot het plangebied

De Gierzwaluw is een beschermde inheemse diersoort. De Gierzwaluwen zijn voor hun nest afhankelijk van (oude) gebouwen met geschikte holtes zoals onder de dakgoot, achter een regenpijp, dakkapel, dakpan of een gat in de muur. Nesten van de Gierzwaluw zijn het gehele jaar beschermd omdat zij elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden (categorie 2). De Gierzwaluwen vangen hun voedsel in de lucht boven dorpen en steden in luchtlagen waar zich veel insecten bevinden. De Gierzwaluw is een lange-afstandstrekker die in de winter in het gebied tussen Mali en Congo verblijft.

3.5 Vleermuizen in relatie tot het plangebied

In Nederland komen circa 16 verschillende soorten vleermuizen voor, waarvan 7 soorten min of meer algemeen zijn en 9 soorten zeldzaam tot zeer zeldzaam. Daarnaast zijn 3 soorten uit Nederland verdwenen en 2 soorten als dwaalgast waargenomen. Vleermuissoorten stellen ieder specifieke eisen aan hun leefomgeving en verblijfsplaatsen. Zo zijn er soorten die voornamelijk voorkomen in bosgebied en soorten die een min of meer verstedelijkte omgeving prefereren. Daarnaast zijn er soorten die gedurende de dag in bomen of in gebouwen verblijven.

Om de relevante vleermuissoorten voor het plangebied in te kunnen schatten is een bureaustudie uitgevoerd. Uit de bureaustudie blijkt dat er verschillende streng beschermde vleermuissoorten voorkomen in de omgeving van het plangebied (0-1km), zoals Gewone- en Ruige dwergvleermuis, Kleine dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse dwergvleermuis, Gewone grootoorvleermuis en Tweekleurige vleermuis(allen wnb-hrl).

Figuur 5: Sporen die wijzen op de mogelijke aanwezigheid van een vleermuisverblijf

4 Methode en materialen

4.1 Algemeen

Het vervolgonderzoek is uitgevoerd volgens de actuele soortenstandaarden voor de Huismus, Gierzwaluw en vleermuizen van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Voor vleermuizen is het Vleermuisprotocol 2017 van de Gegevensautoriteit Natuur gevolgd. Gedurende april tot en met oktober 2017 hebben deskundige medewerkers van ecologisch adviesbureau Watersnip Advies meerdere veldbezoeken gebracht binnen de voorgeschreven tijdsperioden voor bovengenoemde soorten. De resultaten van deze bezoeken zijn verwerkt tot korte veldverslagen die vervolgens zijn gebruikt als basis voor hoofdstuk 5 'Resultaten'.

4.2 Huismus

Voor het vaststellen of uitsluiten van de Huismus (*Passer domesticus)* is gebruik gemaakt van de 'Soortenstandaard Huismus Passer domesticus, versie 2.0, december 2014' van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Het onderzoek is uitgevoerd door deskundige medewerkers van Watersnip Advies met ervaring in het inventariseren van huismussen. De aanwezigheid van een nest wordt vastgesteld middels een nest-indicatieve waarneming of een waarneming in potentieel broedbiotoop. Dit in overeenkomst met de soortenstandaard.

4.3 Gierzwaluw

Voor het vaststellen of uitsluiten van de Gierzwaluw (*Apus apus)* is gebruik gemaakt van de 'Soortenstandaard Gierzwaluw Apus apus, versie 2.0, december 2014' van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Het onderzoek is uitgevoerd door deskundig medewerkers van Watersnip Advies met ervaring in het inventariseren van gierzwaluwen. De aanwezigheid van een nest wordt waargenomen middels nestentelling of door het tellen en interpreteren van laagvliegende vogels met nest-indicerend gedrag. De criteria ten aanzien van een dergelijke waarneming zijn in overeenstemming met de gebruikte soortenstandaard.

4.4 Vleermuizen

Uit het verkennend ecologisch onderzoek van november 2016 is gebleken dat er binnen het plangebied sporen (uitwerpselen) van vleermuizen aanwezig zijn, die wijzen op een mogelijke verblijfplaats. Deze bevinden zich nabij het dak van de woning. Het onderzoek richt zich met name op deze locatie om te kunnen bepalen of de verblijfplaats nog steeds in gebruik is en door welke soort vleermuis de locatie gebruikt wordt. Hierbij richt het onderzoek zich op kraamverblijfplaatsen, zomerverblijfplaatsen en paarverblijfplaatsen.
De elzen en knotwilgen aan de noordkant van het plangebied langs de sloot dragen bij aan een foerageerroute, in combinatie met de sloot. Andere belangrijke functies van het plangebied voor vleermuizen zijn niet gevonden. Deze zullen door de nieuwbouwplannen niet veranderen of verstoord worden.

Voor het onderzoek is er gebruik gemaakt van de volgende materialen:

- Pettersson D200 batdetector
- Roland Edirol R-05 opnamerecorder
- Herkenning van Nederlandse Vleermuissoorten aan hun Geluid (CD + boek) van de Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierenbescherming.

De resultaten van het veldbezoek worden vastgelegd in veldverslagen welke vervolgens de basis vormen voor de rapportage.

5 Resultaten

5.1 Huismus

Er is op huismussen geïnventariseerd middels zicht en geluid.

5.1.1 Veldbezoek 1

Vrijdag 28 april 2017 van 8.00 – 10.00 uur (zonsopkomst 6.15 uur)
Weersomstandigheden: droog 13°C, windkracht 3

Tijdens het veldbezoek op de locatie zijn geen huismussen waargenomen. Buiten een overvliegende Huiszwaluw en Kauw om was het erg stil qua vogels en insecten. Ook op het dak van het woonhuis met stal werden geen dieren waargenomen.

5.1.2 Veldbezoek 2

Vrijdag 12 mei 2017 van 7.30 – 9.30 uur (zonsopkomst 5.46 uur)
Weersomstandigheden: droog, 13°C, matige zuidwesten wind

Op het grasland zijn vier houtduiven en een Zwarte kraai waargenomen. Een Boerenzwaluw vloog de oude hooiberg in en uit en in de hoge bomen werd een Grote bonte specht waargenomen. Groene kikkers lieten zich horen in de sloot. Er werd een vliegende Huismus waargenomen die door het gebied vloog, maar er was geen contact met het dak van de boerderij.

Figuur 6: Zijaanzicht schuur en woonhuis

5.2 Gierzwaluw

Er is op gierzwaluwen geïnventariseerd middels zicht en geluid.

5.2.1 Veldbezoek 1

Donderdag 15 juni 2017 van 20.00 – 22.15 uur (zonsondergang 22.04 uur)
Weersomstandigheden: droog, 13°C, matige zuidwesten wind

Er is één Gierzwaluw op grote hoogte overvliegend waargenomen. Er was geen contact met het plangebied.

5.2.2 Veldbezoek 2

Maandag 26 juni 2017 van 19.00 – 21.15 uur (zonsondergang 22.07 uur)
Weersomstandigheden: droog, helder, 19°C, windkracht 3-4

Er zijn binnen het plangebied geen gierzwaluwen waargenomen. Er zijn wel enkele merels waargenomen binnen het plangebied.

5.2.3 Veldbezoek 3

Vrijdag 14 juli van 20.30 – 22.00 uur (zonsondergang 21.57 uur)
Weersomstandigheden: droog, helder, 18°C, matige wind

Er zijn binnen het plangebied geen gierzwaluwen waargenomen.

5.3 Vleermuizen

Het onderzoek naar het voorkomen en gebruik van de vleermuizen binnen het plangebied is uitgevoerd volgens de in 4.4 beschreven methode. In mei en juni zijn twee veldbezoeken uitgevoerd. En in september en oktober zijn twee veldbezoeken uitgevoerd. Het onderzoek is gericht op het uitsluiten of aantonen van de volgende verblijfplaatsen:

- Kraamverblijfplaatsen
- Zomerverblijfplaatsen
- Paarverblijfplaatsen

Vanwege het ontbreken van een spouwmuur in de woning waardoor er geen vorstvrije ruimten aanwezig zijn met een constant microklimaat, is er geen onderzoek gedaan naar winterverblijfplaatsen. De woning wordt daarnaast niet intensief verwarmd onder de kap omdat er slechts één bewoner is.

Kraamverblijfplaatsen en zomerverblijfplaatsen
Kraamverblijfplaatsen worden in het voorjaar/begin zomer gebruikt door grote groepen dragende en zogende vrouwelijke dieren. Zomerverblijfplaatsen worden gebruikt door kleinere groepen of solitaire dieren die niet actief zijn in de voortplantingscyclus. Monitoring van deze beide verblijfplaatsen kan parallel plaats vinden, echter is de periode voor kraamverblijfplaatsen korter. Er is op vleermuizen geïnventariseerd middels zicht en geluid. De visuele inspectie is uitgevoerd door de panden te observeren op in- en uitvliegbewegingen. Tevens is gebruik gemaakt van een batdetector en opname apparatuur om soorten te kunnen onderscheiden.

5.3.1 Veldbezoek 1

Vrijdag 19 mei van 05.00 – 07.00 uur (zonsopkomst 6.54 uur)
Weersomstandigheden: droog, helder, matige wind, 15°C.

Er zijn gedurende de waarnemingstijd in zijn geheel geen vleermuizen waargenomen binnen het plangebied. Ook niet langs de rij elzen langs de sloot of op het grasland achter de boerderij. Het is heel stil als het gaat om de aanwezigheid van dieren. Slechts twee merels en een Kauw zijn waargenomen binnen het plangebied.

5.3.2 Veldbezoek 2

Dinsdag 20 juni van 22.00 – 00.00 uur (zonsondergang 22.06 uur)
Weeromstandigheden: droog, matige zuidwesten wind, 13°C.

Slechts drie maal was er een signaal ten noordoosten van de woning te horen van de Gewone dwergvleermuis, in de omgeving waar de meststrepen op de muur zitten. Er was echter geen enkele relatie met de woning. Hier werd incidenteel foeragerend rondgevlogen. Rond de centrale boomgroep in de omgeving van de zeer oude holle, maar vitale lindes met veel jonge uitlopers, vloog één exemplaar van de Gewone dwergvleermuis twintig minuten lang foeragerend rond en kon ook visueel goed worden waargenomen tegen de heldere avondlucht.
Boven het grasland vloog vanaf 22.35 uur één Laatvlieger tien minuten continue rond, jagend en goed zichtbaar tegen de heldere avondlucht. Daarna werd hij niet meer gehoord of waargenomen.
Deze locatie heeft duidelijk een functie voor solitaire vleermuizen als foerageergebied.

Paarverblijfplaatsen
Paarverblijfplaatsen worden in het najaar gebruikt om zich in voort te planten. Mannetjes bakenen een territorium af door al vliegend de sociale roep te verspreiden om het territorium af te bakenen. Het geluid van de Gewone dwergvleermuis dat hierbij gebruikt wordt is waar te nemen op 20 kHz met een batdetector. Voor iemand met een goed gehoor is dit met het blote oor waarneembaar. Rond de toegang van het paarverblijfplaatsen wordt vaak door meerdere dieren op korte afstand gevlogen, ook wel zwermen genoemd. Er is op paarverblijfplaatsen geïnventariseerd middels zicht en geluid. De visuele inspectie is uitgevoerd door de panden te observeren op in- en uitvliegbewegingen. Tevens is gebruik gemaakt van een batdetector en opname apparatuur om soorten en typen roepen te kunnen onderscheiden.

5.3.3 Veldbezoek 3

Zaterdag 16 september van 19.45 – 21.50 uur (zonsondergang 19.52 uur)
Weersomstandigheden: droog, hoge luchtvochtigheid, weinig wind, ± 11°C.

Figuur 7: Elzen en wilgen langs de slootkant

Er is één jagende Gewone dwergvleermuis waargenomen. Deze foerageerde langs de bomen, het water, langs de achterzijde van de schuur naar de hooiberg. In en rond de hooiberg werd door deze Gewone dwergvleermuis volop gejaagd. Vanaf de hooiberg langs de schuur en woonhuis richting de weg werd ook gefoerageerd.

5.3.4 Veldbezoek 4

Zaterdag 7 oktober van 19.00 – 21.00 uur (zonsondergang 19.03 uur)
Weersomstandigheden: droog af en toe lichte motregen, weinig wind, 10-11°C.

Er werden tijdens dit bezoek geen signalen van vleermuizen waargenomen. Niet bij het woonhuis en ook niet nabij de elzen en het graslandje achter de boerderij.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Huismus

Wat betreft de Huismus luidt de conclusie dat er geen huismussen meer broeden op deze locatie. Toen dit agrarisch complex lange tijd geleden nog als zodanig in gebruik was, zullen hier zeker veel huismussen geleefd en ook gebroed hebben. Maar nu niet meer. Er werden tijdens de diverse veldbezoeken slechts één maal een Huismus aangetroffen, die door het plangebied vloog.

6.2 Gierzwaluw

Ten aanzien van de Gierzwaluw is de conclusie van het aanvullend onderzoek dat er geen nesten van gierzwaluwen voorkomen op het dak van de woning. Er werden in het geheel geen gierzwaluwen aangetroffen in de nabije omgeving van het dak of op geringe hoogte boven terrein en erf. De schuren en hooiberg waren al eerder ongeschikt bevonden voor de Gierzwaluw.

6.3 Vleermuizen

Er zijn geen vaste rust- of verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen in het woonhuis met stal. De kans werd reëel geacht dat vleermuizen zouden voorkomen in de overstekken in de nokken, waar ook enige mestsporen werden gevonden tijdens de bouwkundige inspectie. Noch tijdens de voorjaars- en zomerinspectie, noch tijdens de herfstbezoeken werd enige indicatie verkregen van de aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen in de woning met stal of schuren. Er werden ook geen lok- of paarroepen op de locatie of er omheen gehoord. Ook werden geen rust- of paarplaatsen aangetroffen in de diverse (soms holle) bomen nabij de woning of langs de sloot.

Er werd regelmatig signaal waargenomen van de Gewone dwergvleermuis, maar niet frequent. Verwacht werd dat deze locatie intensief gebruikt zou kunnen worden door vleermuizen. Dit bleek niet het geval te zijn.

Voedselvluchten van de Gewone dwergvleermuis hielden regelmatig verband met de lijnvormige structuur van de sloot met bomenrij van knotwilgen en opgaande elzen. De sloot met bomen er direct naast kan gezien worden als een foerageerroute voor vleermuizen. Sloot en bomen blijven bestaan in het plan dan wel vindt er bij kap herplant plaats. *Bij eventuele kap van bomen langs de watergang vindt tijdig herplant plaats, zodat het biotoop voor vleermuizen hier altijd in stand en functioneel blijft. Er zal dan geen schade optreden. En zijn mitigerende maatregelen niet noodzakelijk. Het heeft evenwel de voorkeur de bestaande bomen te handhaven en de elzen om te vormen tot knotbomen, met een hoogte van min. 2 meter.*

Boven het graslandje werd op één avond éénmaal tien minuten lang een jagende Laatvlieger waargenomen. Daarna keer verdween dit exemplaar weer en werd niet meer aangetroffen. Het bebouwen van het grasveld heeft geen invloed op de duurzame staat van instandhouding van de populatie laatvliegers. Er is voldoende alternatief jachtgebied in de omgeving.

Er hoeft geen ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming te worden aangevraagd.

6.4 Aanbevelingen

Het is niet verplicht, maar wel aan te bevelen vogelvides op te nemen in de bouw van de nieuwe huizen, zodat er mussen kunnen gaan broeden. Eveneens kunnen een aantal gierzwaluwpannen worden aangebracht op het dak. Tevens kunnen enkele vleermuiskasten worden geplaatst onder een dakoverstek.
Het sparen van diverse aanwezige ecologisch waardevolle bomen in het project draagt bij aan de biodiversiteit in deze omgeving en komt ook ten goede aan vleermuizen.

7 Bronnen

Gebruikte literatuur:

1. Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Soortenstandaard Gewone dwergvleermuis *Pipistrellus pipistrellus*, Versie 2.0, december 2014

2. Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Soortenstandaard Ruige dwergvleermuis *Pipistrellus nathusii*, Versie 2.0, december 2014
3.
4. Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Soortenstandaard Huismus *Passer domesticus*, Versie 2.0, december 2014

5. Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Soortenstandaard Gierzwaluw *Apus apus*, Versie 2.0, december 2014

6. Vleermuis vak beraad Netwerk Groene Bureaus, Zoogdiervereniging en Gegevensautoriteit Natuur 2017. *Vleermuisprotocol 2017*, maart 2017.

7. Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming, Herkenning van Nederlandse vleermuissoorten aan hun geluid, 2001

8. Kapteyn K., Vleermuizen in het landschap, 1995

9. Ministerie van Economische Zaken, *Soortenbescherming bij ruimtelijke ingrepen*, versie 1.3 december 2016

Internetpagina's

10. www.vogelbescherming.nl
11. www.bij12.nl
12. www.vleermuis.net

Watersnip Advies
Advies voor ecologie, landschap, water en recreatie

's-Gravenbroekseweg 154
2811 GK Reeuwijk
+31 (0)182-395460
www.watersnipadvies.info
advies@watersnip.info

Bijlage 5 Provinciale Reactie voorontwerpbestemmingsplan 3.1.1. Wro, 10 april 2017

Gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

DATUM	10 april 2017	TEAM	GRO
ZAAKKENMERK	Z-GRO_VBP-2017-0427	REFERENTIE	de heer P.J.M. Verlaan
NUMMER	81AC3904	DOORKIESNUMMER	030-2583365
UW BRIEF VAN	30 maart 2017	FAXr	030-2583139
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	Peter.Verlaan@Provincie-Utrecht.nl
BIJLAGE(N)	-	ONDERWERP	Reactie voorontwerpbestemmingsplan Het Zand 24, het Zand Oost

Geacht college,

In uw e-mail van 30 maart 2017 heeft u ons laten weten dat het voorontwerpbestemmingsplan “Het Zand 24, het Zand Oost“ ter inzage ligt.

Het voorliggende bestemmingsplan “Het Zand 24, het Zand Oost” geeft mij geen aanleiding opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (herijking 2016).

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

ir. M.J. Scheepstra
Teamleider Gemeentelijke Ruimtelijke Ontwikkeling

Deze brief is automatisch gegenereerd en daarom niet ondertekend

Fysieke leefomgeving
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH, Utrecht
Telefoon 030-2589111

Bijlage 6 Wateradvies voorontwerpbestemmingsplan Het Zand 24, 2 mei 2017

Gemeente Utrecht
Mevrouw M. Immerzeel
Afdeling gebiedsontwikkeling
Postbus 8406
3503 RK UTRECHT

Datum 2 mei 2017	**Contactpersoon** ir. A.T.F. Schuwer	**Doorkiesnummer** (030) 634 58 90
Uw brief d.d. 30 maart 2017	**Uw kenmerk**	**Ons kenmerk** 1248896
Onderwerp Wateradvies voorontwerpbestemmingsplan Het Zand 24		**Bijlage(n)** --

Geachte mevrouw Immerzeel,

U hebt ons het voorontwerpbestemmingsplan “Het Zand 24” gestuurd. U vraagt het waterschap om een advies. In deze brief geven wij u ons wateradvies.

Het proces voorafgaand
Tijdens het informeel vooroverleg is het plan met het waterschap afgestemd. Op 17 februari 2017 heeft de heer Schuwer van het waterschap per e-mail een reactie gegeven op de concept waterparagraaf. Wij concluderen dat de opmerkingen zijn verwerkt in de definitieve waterparagraaf. Wel vragen wij u om rekening te houden met onderstaand adviespunt.

Wateradvies: realiseren waterberging
In de waterparagraaf (pagina 35) geeft u aan dat: “*Binnen het plangebied is geen watercompensatie nodig, omdat er geen verhardingstoename is van meer dan 500 m²”*.
Wij vragen u om vanwege klimaatveranderingen (klimaatbestendige stad) ook bij een verhardingstoename kleiner dan 500 m^2 waterberging aan te leggen. Wij adviseren u om wadi’s (groenstroken met de mogelijkheid voor tijdelijke waterberging) aan te leggen en/of de watergang aan de noordkant te verbreden. Op deze manier is het plangebied ook klimaatbestendig voor grotere, extreme regenbuien en langdurige droogte en hitte. De intentie om klimaatbestendig te bouwen, heeft wethouder Geldof vorig jaar getekend. Zie voor meer informatie www.destichtserijnlanden.nl/klimaatbestendig

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

Vervolgproces: aanvragen watervergunning
Voor de volgende onderdelen moet de initiatiefnemer of de gemeente een watervergunning aanvragen of geldt een meldingsplicht bij het waterschap voor de volgende activiteiten:

- Het laten toenemen van verhard oppervlak van meer dan 500m2;
- Het dempen en de aanleg van oppervlaktewater;
- Het lozen van hemelwater op het oppervlaktewater;
- Het toevoegen van technische voorzieningen in of aan een watergang, zoals duikers en steigers.

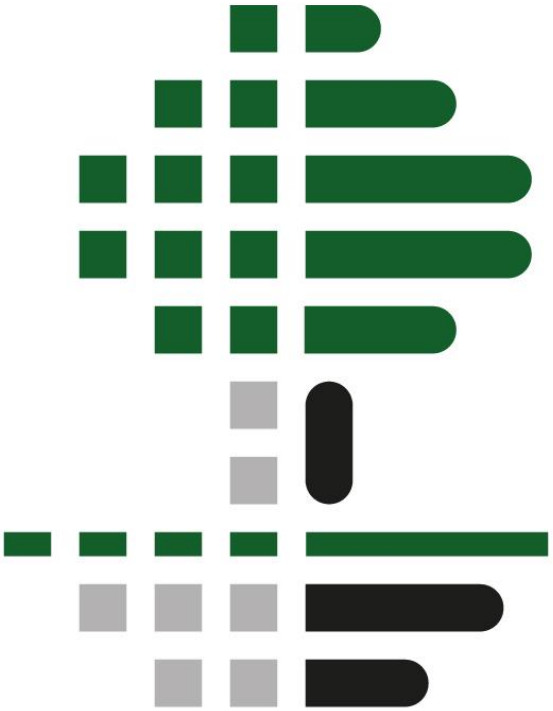
Wij adviseren om vroegtijdig contact op te nemen om de vergunningaanvraag effectief te laten verlopen. Contactpersoon vergunningverlening bij het waterschap is de heer H. Kosterman, bereikbaar op telefoonnummer (030) 634 58 55 of e-mail kosterman.h@hdsr.nl.

Tot slot
Voor vragen over dit wateradvies kunt u contact opnemen met de heer Schuwer, bereikbaar op telefoonnummer (030) 634 58 90 of e-mail watertoets@hdsr.nl.

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
namens hen,

E.A.F. Haddink MSc
afdelingshoofd

Bijlage 7 Boominventarisatie Het Zand De Meern, 17 mei 2017



BOOMTOTAALZORG

Van Winden Property Consult B.V.

Boominventarisatie
Het Zand De Meern,
project 17294

Projectnummer	17294
Onderwerp	Boominventarisatie Het Zand De Meern
Locatie	Laan van Waalhaven 86, Den |Haag
Opdrachtgever	Van Winden Property Consult B.V. Laan van Waalhaven 86 2497 GP Den |Haag
Contactpersoon	Dhr. Van Winden
Uitvoerende	BOOMTOTAALZORG
Gegevens uitvoerende	Overeind 42a 3998 JB Schalkwijk 030-6011880 info@boomtotaalzorg.nl www.boomtotaalzorg.nl KvK 30098295 BTW 818691992
Opgesteld door	ing. Bert van Eck (ETT)
Projectleider	H.A. van Scherpenzeel
Datum	17-05-2017
Handtekening	

Inhoud

1 Inleiding 4

2 Wijze van onderzoek 5

3 Bevindingen bomen 6

Bijlage I Inventarisatielijst 7

Bijlage II inventarisatie tekening 9

Bijlage III Foto's 10

1 Inleiding

In opdracht van Van Winden Property Consult B.V., heeft BOOMTOTAALZORG een boominventarisatie uitgevoerd binnen het plangebied aan Het Zand 24 te De Meern.

Foto 1 Luchtfoto plangebied Het Zand 24 De Meern

2 Wijze van onderzoek

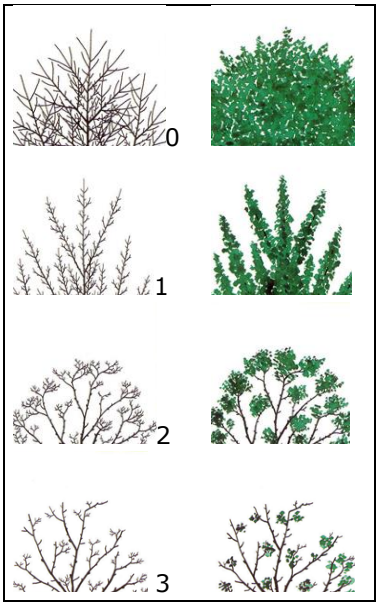
De geïnventariseerde bomen zijn visueel opgenomen en beoordeeld. Hierbij zijn de volgende kenmerken onderzocht:

- Boomsoort
- Stamdiameter (gemeten in cm, op 1,30 m boven maaiveld)
- Kroondiameter (geschat in m)
- Huidige conditie (conform conditiebepaling van Dr. Roloff)
- Kwaliteit, op basis van conditie, structurele opbouw en toekomstverwachting

Door visuele waarnemingen is de conditie en toekomstverwachting van de bomen beoordeeld. Waarbij gekeken is naar de stamvoet, stam en kroon, de diktegroei, knopzetting, eventuele aantastingen, verdikkingen en verzwakkingsymptomen.

Conditie

De conditie is beoordeeld volgens de kronenstructuur van Dr. A. Roloff, hierbij is gelet op de scheutlengte ontwikkeling en vorming van dood hout. De conditie is in de volgende klassen ingedeeld:



0 Normaal / Goed
De conditie is goed. Op middellange termijn (10 tot 15 jaar) worden geen problemen verwacht.

1 Verminderd/ Redelijk
De conditie is verminderd, maar op korte termijn (< 5 jaar) worden ten aanzien van de fysiologische toestand van de boom geen problemen verwacht.

2 Sterk verminderd / Matig
De conditie is duidelijk verminderd. De fysiologische toestand van de boom is slecht, maar herstel van de boom is eventueel mogelijk.

3 Zeer slecht /Slecht
De conditie en toekomstverwachting van de boom is minimaal. De mechanische en/of fysiologische toestand van de boom is dusdanig slecht dat 'herstel' van de boom niet of nauwelijks mogelijk is.

Kwaliteit

De kwaliteit is gebaseerd op de huidige conditie, mechanische opbouw en stabiliteit van de bomen. De bomen zijn in hun geheel visueel beoordeeld hierbij is gelet op mogelijke afwijkingen, aantastingen en verzwakkingen, welke kenbaar worden gemaakt door uitwendige symptomen. De kwaliteit is ingedeeld in **Goed/ Redelijk/ Matig/ Slecht.**

.

3 Bevindingen bomen

De inventarisatie gegevens zijn opgenomen in de Bijlagen.

- Bijlage I, is een inventarisatielijst opgenomen
- Bijlage II is een inventarisatietekening opgenomen, de bomen zijn globaal ingetekend.
- Bijlage III Overzichtsfoto's van de geinventariseerde bomen.

Bijlage I Inventarisatielijst

MSLinknr.	Soort		Stamdoorsnede	Kroonprojectie	Leeftijd	Standplaats	Conditie	Kwaliteit	Verplantbaar		Opmerkingen		
	Latijnse naam	Ned. Naam	(in m op 1,30m hoogte vanaf maaiveld)	(in m)	(jaar)	gras/beplanting/verharding			j/n	reden	ziektes	verkeerde groei	overige opmerkingen
1.	Cedrus libani 'Glauca'	Blauwe atlasceder	0,58	9	45	Beplanting	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, vanwege grootte.	Laag zwaar vertakt, tuin zijde		
2.	Acer rubrum	Rode Esdoorn	0,33	7	30	Gras	Redelijk	Matig	Nee	Niet verplantbaar vanewge matige kwaliteit	Kroon rondom ingenomen		
3.	Salix sepulcralis 'Tristis'	Treurwilg	0,81	12	45	Gras	Goed	Matig	Nee	Niet verplantbaar, vanwege grootte en matige kwaliteit	zwam snoeiwond wegzijde, gekandelaberde boom		
5.	Malus Domestica	Sierappel	0,29	7	30	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Vanuit boomtechnisch en economisch oogpunt, boom niet verplanten maar vervangen voor jonge boom			
7.1	Tilia europea	Leilinde	0,54	6	80	Gras	Redelijk	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.	Holte/ inrottingen in stam, beperkte restwand		
7.2	Tilia europaea	Leilinde	0,54	6	80	Gras	Redelijk	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.	holte inrorringen, beperkte restwand		
10.1	Populus nigra 'Italica'	Italiaanse populier	0,54	4	50	Gras	Matig	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.	Holte/ inrottingen in stam, beperkte restwand		
10.2	Populus nigra 'Italica'	Italiaanse populier	0,54	4	50	Gras	Matig	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.	Holte/ inrottingen in stam, beperkte restwand		
10.3	Populus nigra 'Italica'	Italiaanse populier	0,51	4	50	Gras	Matig	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.	Holte/ inrottingen in stam, beperkte restwand		
10.4	Populus nigra 'Italica'	Italiaanse populier	0,56	4	50	Gras	Matig	slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.	Holte/ inrottingen in stam, beperkte restwand		
10.5	Populus nigra 'Italica'	Italiaanse populier	0,75	5	50	Gras	Matig	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.	Holte/ inrottingen in stam, beperkte restwand		
11.1	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,37	10	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.	slingergroei		
11.2	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,37	10	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.3	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,33	10	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.4	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,24	10	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.5	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,31	10	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.6	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,37	10	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.7	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,25	10	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.8	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,4	10	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.9	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,35	10	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.	slingergroei		

MSLinknr.	Soort		Stamdoorsnede	Kroonprojectie	Leeftijd	Standplaats	Conditie	Kwaliteit	Verplantbaar		Opmerkingen		
	Latijnse naam	Ned. Naam	(in m op 1,30m hoogte vanaf maaiveld)	(in m)	(jaar)	gras/beplanting/verharding			j/n	reden	ziektes	verkeerde groei	overige opmerkingen
11.10	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,38	8	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.11	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,37	8	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.12	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,26	7	35	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.			
11.13	Alnus glutinosa	Zwarte els	0,24	6	35	Gras	Redelijk	Matig	Nee	Niet verplantbaar, gelet op korte afstand water en beperkte bewortelingsdiepte en onderlinge plantafstand kan geen verplantkluit worden gemaakt.	Geen doorgaande top		
12.1	Salix alba	Knotwilg	0,73	5	50	Gras	Redelijk	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.			
12.2	Salix alba	Knotwilg	0,67	5	50	Gras	Redelijk	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.			
13.	Prunus Domestica	Pruim	0,39	7	45	Gras	Slecht	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.	Terugstervende kroon, inrottingen stam		
14.1	Laburnum x watereri 'Vossii'	Goudenregen	0,39	8	45	Gras	Redelijk	Redelijk	Nee	Niet verplantbaar, vanwege grootte.	zware lage vertakking		
14.2	Laburnum x watereri 'Vossii'	Goudenregen	0,73	10	45	Gras	Redelijk	Matig	Nee	Niet verplantbaar vanewge matige kwaliteit	zware lage vertakking, met matige aanhechting, lichte scheefstand		
14.3	Laburnum x watereri 'Vossii'	Goudenregen	0,19	1,5	30	Gras	Goed	Slecht	Nee	Niet verplantbaar vanwege slechte kwaliteit.	inrottingen, ingegroeid ijzerdraad, geknotte boom		
15.	Carpinus betulus	Haagbeuk	0,17	5	20	Beplanting	Redelijk	Matig	Nee	Niet verplantbaar vanewge matige kwaliteit	doorgegroeide oorspornkelijk aangeplant als haag		
16.	Chamacyparis	conifeer	0,09	1,5	10	Gras	Goed	Redelijk	ja				

Bijlage II inventarisatie tekening

Bijlage III Foto's

Boomnr 1., Boomsoort Cedrus libani 'Glauca'

Boomnr 2., Boomsoort Acer rubrum

Boomnr 3., Boomsoort Salix sepulcralis 'Tristis'

Boomnr 5., Boomsoort Malus Domestica

Boomnr 7.1, Boomsoort Tilia europea

Boomnr 7.2, Boomsoort Tilia europaea

Boomnr 10.1, Boomsoort Populus nigra 'Italica'

Boomnr 10.2, Boomsoort Populus nigra 'Italica'

Boomnr 10.3, Boomsoort Populus nigra 'Italica'

Boomnr 10.4, Boomsoort Populus nigra 'Italica'

Boomnr 10.5, Boomsoort Populus nigra 'Italica'

Boomnr 11.1 t/m 11.9 Boomsoort Alnus glutinosa 11.1 rechts op foto, 11.9 links op foto

Boomnr 11.10, Boomsoort Alnus glutinosa

Boomnr 11.11, Boomsoort Alnus glutinosa

Boomnr 11.12, Boomsoort Alnus glutinosa

Boomnr 11.13, Boomsoort Alnus glutinosa

Boomnr 12.1, Boomsoort Salix alba

Boomnr 12.2, Boomsoort Salix alba

Boomnr 13., Boomsoort Prunus Domestica

Boomnr 14.1, Boomsoort Laburnum x watereri 'Vossii'

Boomnr 14.2, Boomsoort Laburnum x watereri 'Vossii'

Boomnr 14.3, Boomsoort Laburnum x watereri 'Vossii'

Boomnr 15., Boomsoort Carpinus betulus

Boomnr 16., Boomsoort Chamacyparis

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan

Het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01 van de gemeente Utrecht.

1.2 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 (raam)Prostitutiebedrijf

Een prostitutiebedrijf waar het werven van klanten gebeurt vanuit de werkruimte door prostituees die zichtbaar zijn vanaf een openbare plaats.

1.4 Aan-huis-verbonden bedrijf

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend, waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent bewoner van de woning is.

Hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een seksinrichting; hieronder wordt onder andere wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.5 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.6 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.7 Archeologische waarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.8 Bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.9 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van het desbetreffende bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met hoofdgebouwen.

1.10 Bed & breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de (bedrijfs) woning.

1.11 Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.12 Bestaand

a. Bestaand gebruik: het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals aanwezig op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan of kan worden gebruikt krachtens een omgevingsvergunning voor het gebruik; daaronder valt niet het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan,daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.
b. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
    1. aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
    2. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.13 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.14 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.15 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak.

1.16 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.17 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.18 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.19 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.20 Bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.21 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.22 Evenementen

Georganiseerde, publieke, bijzondere gebeurtenis.

1.23 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.24 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.25 Kampeermiddelen

a. Tenten, tentwagens, kampeerauto's of caravans.
b. Enige andere onderkomens of enige andere voertuigen of gewezen voertuigen of gedeelten daarvan, voorzover geen bouwwerk zijnde, waarvoor ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een omgevingsvergunning vereist is.

Een en ander voorzover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht, dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf en waarvan de gebruikers hun hoofdverblijf elders hebben.

1.26 Kampeerterrein

Een terrein met daarbijbehorende voorzieningen dat is ingericht voor het plaatsen dan wel geplaatst houden van kampeermiddelen ten behoeve van recreatief dag- en nachtverblijf.

1.27 Lijst van Bedrijven functiemenging

De Lijst van Bedrijven functiemenging die onderdeel uitmaakt van deze regels, die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.28 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreduceerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.29 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.30 Peil

a. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
b. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het
aansluitende afgewerkte maaiveld.
c. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.31 Prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling.

1.32 Recreatiewoning

Een permanent gebouw, geen caravan of andere constructie op wielen zijnde, dat bedoeld is om uitsluitend of hoofdzakelijk te worden gebruikt als recreatieverblijf, door personen die hun hoofdverblijf elders hebben.

1.33 Seksinrichting

Een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte, dan wel meerdere besloten ruimten in elkaars directe nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen, al dan niet met een ander, tegen vergoeding worden verricht. Hieronder wordt in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, raamprostitutiebedrijf of sekstheater, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.34 (Sta)caravan

Een caravan of stacaravan die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) omgevingsvergunningplichtig is.

1.35 Verordening op de Archeologische Monumentenzorg:

De sedert 22 december 2009 van kracht zijnde Verordening op de Archeologische Monumentenzorg van de gemeente Utrecht.

1.36 Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.37 Woning

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de inhoud van een bouwwerk:

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk:

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
b. nutsvoorzieningen;
c. speelvoorzieningen;
d. water, waterbeheer en waterberging;
e. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
f. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeers- en verblijfsgebied voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
b. water, waterbeheer en waterberging;
c. groenvoorzieningen;
d. parkeervoorzieningen;
e. speelvoorzieningen;
f. voorzieningen die bij de bestemming horen zoals verkeers- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

a. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m² per gebouw.
b. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.
b. De regel onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel in artikel 4.2.1 onder a en artikel 4.2.1 onder b voor:

a. afwijkingen van de maximale oppervlakte van een gebouw tot ten hoogste 20 m²;
b. afwijkingen van de maximale bouwhoogte van een gebouw tot maximaal 3 meter.

Artikel 5 Wonen

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast;
b. water, waterberging;
c. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen, zoals (ondergrondse) gebouwde

parkeervoorzieningen, ongebouwde parkeervoorzieningen, bergingen, tuinen en erven.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Hoofdgebouwen

a. Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' het aangegeven aantal wooneenheden niet mag worden overschreden.
b. Het bebouwingspercentage mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage (%)' is aangegeven.
c. De goot- en bouwhoogte van het hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)' is aangegeven.
d. Ter plaatse van de "specifieke bouwaanduiding- 1" mag de afstand tussen de perceelsgrens grenzend aan de weg of wegen of groen en de voorgevel van het (nieuw op te richten) hoofdgebouw maximaal 15 meter mag bedragen.

5.2.2 Bijbehorende bouwwerken

a. Bij een hoofdgebouw zijn uitsluitend bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten toegestaan, die zonder omgevingsvergunning kunnen worden verricht.

5.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
b. In afwijking van de regel onder a mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van:

a. de regel in artikel 5.2.1 onder c ten behoeve van een goothoogte van maximaal 6 meter over maximaal 70% van de totale gootlengte van het hoofdgebouw.
b. de regel in artikel 5.2.2 ten behoeve van het toestaan van een bijbehorend bouwwerk in het voor- of zijerfgebied, indien:
    1. de stedenbouwkundige aspecten zich hier niet tegen verzetten,
    2. de gebruiksmogelijkheden van de naastgelegen percelen/bouwwerken zich hier niet tegen verzetten en
    3. wordt voldaan aan de maatvoering van vergunningsvrije bijbehorende bouwwerken.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Aan-huis-verbonden bedrijf

De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

a. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken tot een maximum van 60 m2;
b. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet meer zijn dan 60 m2;
c. een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.

5.4.2 Bed & breakfast

De uitoefening van een bed & breakfast in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als de hoofdbewoner minimaal 50% van de woning in gebruik houdt voor wonen.

5.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 5.4.1 onder c voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijven functiemenging, voor zover deze naar aard en invloed op de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm en de aangegeven maatgevende milieuaspecten, vergelijkbaar zijn met categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging.

Artikel 6 Waarde - Archeologie

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachting.

6.2 Specifieke gebruiksregels

Onder met het bestemmingsplan strijdig gebruik wordt in ieder geval begrepen, het handelen in strijd met de Verordening op de Archeologische Monumentenzorg.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

Een bouwgrens, niet zijnde bestemmingsgrens, mag, ongeacht de ter plaatse geldende aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's, en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.

8.2 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

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

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Strijdig gebruik

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

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

9.2 Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen

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

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de in het plan opgenomen (goot)hoogtematen en bebouwingspercentages tot niet meer dan 10% van deze maten en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. de bestemmingsregels voor het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte met niet meer dan 1,50 meter mag worden overschreden;
e. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
f. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
g. de regels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals liftkokers, trappenhuizen, lichtkappen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Toelichting regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten

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.

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. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee Voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de ' Voorbeeldstaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijven 'functiemenging' (LvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De LvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de LvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de LvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de LvB 'functiemenging' worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van Bedrijven 'functiemenging'

De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging'. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn

de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Voorbeeldstaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit

De Lijst van Bedrijven 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de

desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging' niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Lijst van afkortingen in de Lijst van Bedrijven 'functiemenging':

- niet van toepassing of niet relevant < kleiner dan > groter = gelijk aan cat. categorie e.d. en dergelijke kl. klasse n.e.g. niet elders vermeld		o.c. opslagcapaciteit p.c. productiecapaciteit p.o. productieoppervlak b.o. bedrijfsoppervlak v.c. verwerkingscapaciteit u uur d dag w week j jaar		
SBI-CODE 1993	**SBI-CODE 2008**		**OMSCHRIJVING**	
		nummer		**CATEGORIE**
01	01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	016	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	016	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o < 500 m²	**B1**
014	016	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	**B1**
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN	
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	**B2**
1552	1052	2	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	**B1**
1581	1071	1	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	**B1**
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	**B1**
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	**B1**
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	**B1**
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	**B2**
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	**B2**
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	**B2**
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	

203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	**B2**
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	**B1**
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	**B1**
2223	1814	A	Grafische afwerking	**A**
2223	1814	B	Binderijen	**B1**
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	**B1**
2225	1814		Overige grafische activiteiten	**B1**
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	**A**
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	2120	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	**B1**
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	**B2**
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	**B1**
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	**B2**
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	**B2**
28	25	-	VERVAARDIGING EN REPARATIE VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m²	**B2**
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	**B2**
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m²	**B2**
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	**B1**
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	**B**
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	**A**
362	321		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	**B1**
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	**B1**
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	**B1**
40	35	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	**B1**

40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	**A**
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	**B1**
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	**B1**
41	36	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	36	B1	- < 1 MW	**B1**
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID	
45	41, 42, 43	3	Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	**B1**
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	**B1**
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	**A**
5020.5	45205		Autowasserijen	**B1**
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	**B1**
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134	4634		Groothandel in drank	**C**
5135	4635		Groothandel in tabaksproducten	**C**
5136	4636		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	**C**
5137	4637		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	**C**
514	464, 46733		Groothandel in overige consumentenartikelen	**C**
5148.7	46499	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	**C**
5153	4673	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	5153	1	- algemeen	**C**
5153	4673	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5153.4	5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	46735	6	- indien b.o. < 200 m²	**B1**
5154	4674	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	5154	1	- algemeen	**C**
5154	4674	2	- indien b.o. < 2.000 m²	**B1**
5156	4676		Groothandel in overige intermediaire goederen	**C**
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527	952		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	**A**
60	49	-	VERVOER OVER LAND	
6022	493		Taxibedrijven	**B1**
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	**C**
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	**B1**
63	52	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	**C**

71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	**B2**
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	**C**
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	**A**
72	58, 63	B	Datacentra	**B1**
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	**A**
90	37, 38, 39		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	Rioolgemalen	**B1**
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	**B1**

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

NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01.dgn

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied

W — Wonen

Dubbelbestemmingen

WR-A — Waarde - Archeologie

Bouwaanduidingen

specifieke bouwaanduiding - 1

Bouwvlak

bouwvlak

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

maximum bebouwingspercentage (%)

maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)

maximum aantal wooneenheden

Bestemmingsplan

Zand 24, Het Zand Oost

Verbeelding

BLAD 1

Hierbij horen de regels van Zand 24, Het Zand Oost

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	09-06-2017	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeeling is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.republiceer.nl

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam) NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01.dgn	
ordernummer	
wijk	09-Leidsche Rijn
projektnaam(dir)	Zand 24, Het Zand Oost
subdirectory	NL.IMRO.0344...
schaal	1: 1000
pentabel	
datum	06-02-2018
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-VA01.dgn

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

Februari 2018

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN ZAND 24, HET ZAND OOST 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 4
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 6
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de toelichting 7

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 10

ZIENSWIJZE 1 10
ZIENSWIJZE 2 10
ZIENSWIJZE 3 11
ZIENSWIJZE 4 17

BIJLAGE 1: ZIENSWIJZEN (GEANONIMISEERD) 20

BIJLAGE 2: RESULTATEN WOON ONDERZOEK 2015 21

BIJLAGE 3: GESPREKSVERSLAG 29 NOVEMBER 2017 22

BIJLAGE 4: BEZONNINGSSTUDIE 23

BIJLAGE 5: VERBEELDING MET INDICATIEVE VERKAVELING 24

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

Het plangebied Zand 24, Het Zand Oost ligt aan de westkant van Utrecht in het stadsdeel Leidsche Rijn. Het plangebied wordt begrensd door de berm langs 't Zand, de perceelgrenzen aan de noordzijde en de oostzijde (die tevens de perceelgrenzen vormen van Satijnvlinder 30, 32 en 34) en de berm van de Satijnvlinder. Aan de zuidoostzijde behoort een klein deel van de berm langs de Satijnvlinder tot het plangebied.

Het doel van het bestemmingsplan is om vijf vrijstaande woningen planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het plan richt zich daarnaast op beheer van de bestaande situatie en het vastleggen van de functionele en ruimtelijke structuur.

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.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.
In bijlage 1 (apart document) zijn kopieën van alle zienswijzen opgenomen. In bijlage 2 zijn de resultaten van het WoON onderzoek 2015 opgenomen. In bijlage 3 is het geanonimiseerde gespreksverslag van 29 november 2017 bijgevoegd. In bijlage 4 is een bezonningsstudie opgenomen. Tenslotte is in bijlage 5 de indicatieve verkaveling en de contouren van de hoofdbebouwing bijgevoegd, zoals die past in de bestemming op de verbeelding.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 9 juni 2017 gedurende zes weken, dus tot en met donderdag 20 juli 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn in totaal 4 zienswijzen ingediend. Vitens heeft een zienswijze ingediend en de gemeenteraad heeft 3 zienswijzen van omwonenden ontvangen. De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend. Zienswijze 3 is namens acht omwonenden ingediend. Deze brief is echter niet mede ondertekend door de omwonenden. Bij brief d.d. 15 augustus, verzonden op 18 augustus, 2017 is indiener in de gelegenheid gesteld om binnen drie weken na verzenddatum van deze brief de machtigingen toe te zenden. Er zijn 5 machtigingen ontvangen. Zienswijze 3 wordt daarom behandeld als zienswijze van de indiener en degene van wie een machtiging is ontvangen. Voor het overige voldoen de ingediende zienswijzen aan de wettelijke eisen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

Er is sprake van één positieve zienswijze. Eén zienswijze heeft betrekking op de boringsvrije zone rondom de grondwaterwinning De Meern. In het ontwerpbestemmingsplan is dit onderwerp niet behandeld. Twee zienswijzen gaan over de natuur en biodiversiteit, het participatieproces, de maximale bouwhoogte van de woningen, de omvang van het bouwvlak, de inrichting van het gebied, de positionering van de toegangsweg nabij de Satijnvlinder, de mogelijke hinder op het woon- en leefklimaat (lucht, geluid en veiligheid).
In hoofdstuk 3 zijn de samenvattingen van de zienswijzen opgenomen. De zienswijzen zijn per onderdeel van een reactie voorzien.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Groen
Naar aanleiding van onderdeel 5,6,8 en 9 van zienswijze 3 en onderdeel 1,3 en 4 van zienswijze 4 is artikel 3 Groen toegevoegd:

Artikel 4 Groen
4.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen, gazons en beplantingen;
b. nutsvoorzieningen;
c. speelvoorzieningen;
d. water, waterbeheer en waterberging;
e. onderhoudspaden en -stroken ten behoeve van de aangrenzende bestemming(en);
f. voorzieningen en functies die bij de bestemming horen zoals, kunstwerken waaronder duikers, bruggen en faunapassages;

4.2 Bouwregels
4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde
De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen welke niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.

2.3.1.2 Aanpassen regeling Wonen
Naar aanleiding van zienswijze 3 onderdeel 8 en zienswijze 4 onderdeel 1 is in artikel 5.2.1 een nieuw onderdeel d toegevoegd:

d. ter plaatse van de “specifieke bouwaanduiding- 1” mag de afstand tussen de perceelsgrens grenzend aan de weg of wegen of groen en de voorgevel van het (nieuw op te richten) hoofdgebouw maximaal 15 meter mag bedragen.

2.3.1.3 Aanpassing bouwvlakken Wonen op de verbeelding
Naar aanleiding van onderdeel 5,6,8 en 9 van de zienswijze 3 en onderdeel 1,3 en 4 van zienswijze 4 zijn de bouwvlakken op de verbeelding aangepast. De bouwvlakken zijn verkleind zodat de kortste afstand tot aan de bestemmingsgrens van de bestemming Wonen 5 meter bedraagt en de afstand tussen de twee bouwvlakken 14 meter bedraagt.

2.3.1.4 Aanpassing bebouwingspercentage op de verbeelding
Naar aanleiding van onderdeel 5,6,8 en 9 van zienswijze 3 en onderdeel 1, 3 en 4 van zienswijze 4 is het bebouwingspercentage aangepast van 25% voor de twee woningen aan ’t Zand en 30% voor de woningen aan de Satijnvlinder naar 40%. Door het bebouwingspercentage te verhogen is het mogelijk om de bouwvlakken te verkleinen.

2.3.1.5 Aanpassing locatie Verkeer - Verblijfsgebied op de verbeelding
Naar aanleiding van onderdeel 5,6,8 en 9 van de zienswijze 3 en onderdeel 1,3 en 4 van zienswijze 4 is de locatie van het bestemmingsvlak Verkeer - Verblijfsgebied op de verbeelding aangepast zodat de ontsluitingsweg niet direct grenst aan de achterste perceelgrenzen van de Satijnvlinder 30-34.

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing bepaling aan-huis-verbonden bedrijf
Artikel 5.4.1 wordt conform de Utrechtse leest als volgt aangepast:
De uitoefening van een aan-huis-verbonden bedrijf in samenhang met wonen is uitsluitend toegestaan als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

a. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf mag niet groter zijn dan een derde deel van de vloeroppervlakte van de woning, inclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken tot een maximum van 60 m2;
b. de vloeroppervlakte voor een aan-huis-verbonden bedrijf in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk mag niet meer zijn dan 60 m2;
c. een aan-huis-verbonden bedrijf mag bedrijfsactiviteiten uitvoeren in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging waarvoor geen omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is vereist.

2.3.2.2 Verwijderen van de voorwaardelijke verplichting over parkeren
Artikel 9.2 wordt geschrapt conform het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Algemene regels bouwen en gebruik.

2.3.2.3 Aanpassing bepaling over Woningvorming en omzetting zonder bouwkundige aanpassingen
Artikel 9.3 onder b wordt conform het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Algemene regels bouwen en gebruik als volgt aangepast:
Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder a en woningvorming en omzetting toestaan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsnotitie en beleidsregels Woningsplitsen en omzetten, blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- het woon- en leefmilieu;
- de privacy van omwonenden;
- het verkeer en de parkeersituatie;
- de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 5.9 van de toelichting
In paragraaf 5.9.9. wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Het plangebied ligt in de boringsvrije zone Leidsche Rijn. De boringsvrije zone is een zone rondom de grondwaterwinning Leidsche Rijn. Deze grondwaterwinning is de bron van de drinkwatervoorziening voor o.a. de gemeente Utrecht. In de boringsvrije zone beschermt een ondergrondse kleilaag de onderliggende waterwinning.
Om te voorkomen dat een kleilaag die de onderliggende waterwinning beschermt, wordt doorboord en ter bescherming van de grondwaterkwaliteit voor de drinkwatervoorziening stelt de provincie Utrecht in haar Provinciale Milieu Verordening 2013 (PMV) in art 19 t/m 22 dat een aantal activiteiten aan voorschriften is gebonden. Het betreft onder andere een verbod op boor-, grond- en funderingswerkzaamheden dieper dan 40 meter onder het maaiveld en het toepassen van bodemenergiesystemen. Onder voorwaarden zijn vrijstellingen op dit verbod mogelijk.
Daarnaast geldt voor iedereen de bijzondere zorgplicht (artikel 4 van de PMV 2013). Dit houdt in dat verontreiniging van het grondwater moet worden voorkomen of, voor zover het niet kan worden voorkomen, zoveel mogelijk moet worden beperkt of ongedaan gemaakt.

2.3.3.2 Aanpassing van paragraaf 7.5 Artikelsgewijze toelichting
In paragraaf 7.5 wordt de volgende toelichting op de bestemming Groen toegevoegd:

Artikel 3 Groen
De bestemming Groen is bedoeld voor de bestaande en nieuwe groenvoorzieningen en andere bijbehorende voorzieningen. In deze bestemming is ook waterbeheer en waterberging mogelijk. Deze bestemming biedt enerzijds bescherming tot behoud van belangrijke bestaande groenvoorziening, waaronder de groene dragers van het plangebied.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de toelichting

2.3.4.1 Aanpassing paragraaf 2.3.1. van de toelichting
De ladder voor duurzame verstedelijking is gewijzigd in het Besluit ruimtelijke ordening. Daarom wordt paragraaf 2.3.1. als volgt gewijzigd:

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.
Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.
De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

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

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

Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied
Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Sommige provincies hebben in een verordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied in woord en/of kaartbeeld vastgelegd, waaronder de provincie Utrecht.

De ladder dient te worden toegepast voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een stedelijke ontwikkeling wordt in het Besluit ruimtelijke ordening gedefinieerd als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Op grond van de jurisprudentie (AbRvS 16 september 2015, nr. 201501297/1/R4) wordt de bouw van 11 woningen in de bebouwde kom niet aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. In dit geval neemt het woningaantal met 5 toe. De ladder is in dit geval derhalve niet van toepassing.

2.3.4.2 Aanpassing paragraaf 5.8.3 van de toelichting
Paragraaf 5.8.3 van de toelichting wordt naar aanleiding van de resultaten van het Aanvullend ecologisch onderzoek 't Zand 24 als volgt aangepast:

Voor de mogelijk aanwezige beschermde soorten Gierzwaluw, Huismus (beide wnb-vrl) en vleermuizen (wnb-hrl) zijn er geen veranderingen in het kader van de Wet Natuurbescherming. De conclusies blijven onveranderd van kracht.

Voor deze soorten is aanvullend onderzoek gedaan om aanwezigheid te kunnen vaststellen of uitsluiten. Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat er geen huismussen meer broeden op deze locatie, er geen gierzwaluwen zijn aangetroffen en geen vaste rust- of verblijfplaatsen van vleermuizen zijn aangetroffen. De sloot met bomen er direct naast kan gezien worden als een foerageerroute voor vleermuizen. Sloot en bomen blijven bestaan in het plan dan wel vindt er bij kap herplant plaats. Bij eventuele kap van bomen langs de watergang vindt tijdig herplant plaats, zodat het biotoop voor vleermuizen hier altijd in stand en functioneel blijft. Er zal dan geen schade optreden. Mitigerende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Het heeft evenwel de voorkeur de bestaande bomen te handhaven en de elzen om te vormen tot knotbomen, met een hoogte van min. 2 meter. Er hoeft geen ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming te worden aangevraagd.

2.3.4.3 Aanpassing paragraaf 5.9.9.
Paragraaf 5.9.9. van de toelichting wordt aangepast:

5.9.9 Conclusie
Wateropgave
Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn bij

een verhardingstoename van meer dan 500 m2 maatregelen vereist (administratieve ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

Binnen het plangebied is geen watercompensatie nodig, omdat er geen verhardingstoename is van meer dan 500 m². In het bestemmingsplan biedt wordt rekening gehouden met klimaatontwikkelingen (klimaatadaptie). Er wordt een natuurvriendelijke oever gerealiseerd bij de sloot en er worden bovengrondse open goten gerealiseerd. Verder wordt gedacht aan het toepassen van halfverharding (grasbetontegels) voor de parkeerplaatsen.

2.3.4.4 Aanpassing van het Ecologisch Onderzoek 't Zand 24 Utrecht in bijlage 3
Het onderzoek is geactualiseerd op grond van de Wet natuurbescherming. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerp was opgenomen.

2.3.4.5 Toevoegen van het Aanvullend ecologisch onderzoek 't Zand 24 in bijlage 4
Het aanvullend onderzoek gaat nader in op de aanwezigheid (nesten, vaste rust of verblijfplaatsen) van de Huismus, de Gierzwaluw en Vleermuizen.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Indiener ondersteunt het bestemmingplan Zand 24 van harte.

Indiener was in het verleden betrokken bij het ontwerp van een kinderdagverblijf op de locatie 't Zand 24 te Utrecht. Naast de oude boerderij stond toen circa 670 m2 aan oude schuren waarvan een groot deel nu reeds is verdwenen. Na uitgebreid overleg met de omwonenden en de gemeente is besloten dit ontwerp in te trekken aangezien de omwonenden de voorkeur gaven aan enkele woningen en geen kinderdagverblijf. Hier was indiener niet blij mee aangezien de realisering voor een kinderdagverblijf dan hier niet door zou gaan. In overleg met de eigenaar is er een nieuw plan ontwikkeld en voortdurend met de deskundige mensen van de gemeente Utrecht besproken. Voortdurend heeft indiener de voortgang van de plannen voor de woningbouw op deze locatie gevolgd. Het huidige plan van 5 woningen met 2 zeer ruime woningen aan 't Zand en 3 woningen daarachter met inpassing van veel groen ondersteunt indiener van harte. Het voldoet volledig aan de eisen en voorwaarden die de gemeente Utrecht stelt.

Het totale plan heeft een oppervlakte van 4.800 m2 en deze oppervlakte geeft volgens indiener ook wel aan hoe ruim de opzet is voor slechts 5 woningen. Het lint blijft in tact, de rotte kies, dat is ondertussen 't Zand 24, wordt getransformeerd naar een functie die past in het gebied. Indiener vindt dat een positieve reactie naar de gemeente op zijn plaats is.

Reactie
Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 2

1. In het bestemmingsplan is geen tekst opgenomen over de boringsvrije zone op grond van de Provinciale Milieu Verordening.

Indiener merkt op dat deze locatie is gelegen in de boringsvrije zone Leidsche Rijn. De boringsvrije zone is een zone rondom de grondwaterwinning Leidsche Rijn. Deze grondwaterwinning is de bron van de drinkwatervoorziening voor o.a. de gemeente Utrecht. Indiener merkt op dat in het ontwerpbestemmingsplan geen aandacht is besteed aan deze boringsvrije zone. Op grond van de Provinciale Milieu Verordening (PMV) gelden voor boringsvrije zones regels die moeten voorkomen dat de kleilaag die de onderliggende waterwinning beschermt, wordt doorboord. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet of boorputten, open of gesloten bodemenergiesystemen, funderingswerkzaamheden of andere grondwerkzaamheden beneden de dieptegrens van 40 meter beneden maaiveld (hierna m-mv) nu of in de toekomst plaatsvinden of gerealiseerd worden. Indiener verzoekt daarom om in het bestemmingsplan aandacht te besteden aan de boringsvrije zone De Meern, zodat de bescherming van het grondwater wordt gewaarborgd en heeft hiervoor een tekstvoorstel aangeleverd.

Reactie
Indiener merkt terecht op dat in het ontwerpbestemmingplan geen passage is opgenomen over de boringsvrije zone. Het perceel ligt in deze zone. Hier zijn hier geen werkzaamheden beneden de dieptegrens van 40m-mv voorgenomen. De regels voor boringsvrije zones in de PMV moeten worden aangemerkt als algemeen verbindende voorschriften.[1] *Deze regels gelden onafhankelijk van het bestemmingsplan. Er is dus geen noodzaak om in het bestemmingsplan over dit onderwerp een regeling op te nemen. Het bestemmingsplan moet echter inzicht geven in de relevante*

[1] ABRvS 10 september 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3335, r.o. 88.

beleidskaders en regelgeving. Daarom is in de toelichting van het bestemmingsplan alsnog een passage over de boringsvrije zone opgenomen.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de toelichting van het bestemmingsplan aangepast. Zie paragraaf 2.3.3.1.

Zienswijze 3

1. Er wordt niet voldaan aan het aantonen van de behoefte.
Volgens indiener wordt niet voldaan aan het aantonen van de behoefte aan de woningen. Er wordt enkel verwezen naar een jurisprudentie waarbij de bouw van 11 woningen niet gezien wordt als stedelijke ontwikkeling. Het project waarnaar verwezen wordt, kende volgens indiener andere omstandigheden en had geen aangewezen groenbestemming en kan derhalve niet als argument worden aangevoerd om het Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro) van tafel te vegen.

Daarnaast worden volgens indiener in het Bro geen verdere voorwaarden gesteld voor uitsluiting van deze "regel" en is de ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing op dit bestemmingsplan. Momenteel is er een drietal initiatieven in de regio waarbij er huizen worden aangeboden in dezelfde categorie als de vraag voor de 3 extra huizen. Daarnaast zijn er nog vrije kavels beschikbaar binnen de Leidsche Rijn regio. Gezien de volumes en de aangeboden diversiteit wordt er volgens indiener al ruim voldaan aan de ruimtevraag binnen de regio.
Lopende projecten zijn:
- project Rijnvliet (www.thuisinrijnvliet.nl)
- project Haarzicht (www.haarzicht.nl)
- project paleistuinen (www.paleistuinen.nl)
- bestaande niet verkochte vrije kavels binnen Leidsche Rijn regio, Vleuterwijde, Johannitterveld. (www.utrecht.nl)

Reactie
Anders dan indiener stelt is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (hierna: NSO) op grond van artikel 1.1.1. lid 1 onder i Bro. Er is volgens vaste jurisprudentie pas sprake van een stedelijke ontwikkeling vanaf 10 woningen[2], tenzij het woningbouwprogramma deel uitmaakt van een omvangrijker project.[3] Dat is hier niet aan de orde. De projecten die indiener aanhaalt zijn andere bouwprojecten die geen deel uitmaken van dit initiatief.

Ook al zou sprake zijn van een NSO (wat dus niet het geval is) dan is de behoefte aantoonbaar. Utrecht behoort op dit moment tot één van de weinige sterk groeiende provincies van Nederland. In de regionale woningmarktmonitor (BRU, 2013) 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. In de provinciale ruimtelijke structuurvisie (2013) is voor de regio Utrecht een woningbouwprogramma van ruim 40.000 (2013-2028) woningen opgenomen, gebaseerd op mogelijke ontwikkellocaties en verwacht ontwikkeltempo. Er wordt hierbij opgemerkt dat met dit voorgenomen programma het tekort hoog zal blijven. Dit klopt met de behoefte van 61.000 woningen, zoals die uit de regionale woningmarktmonitor blijkt.

Voor wat betreft woonmilieus is er vooral vraag naar centrumstedelijke, dorpse en groenstedelijke woonmilieus. Door de toenemende vergrijzing is er een toenemende vraag naar 'nultreden'-woningen en woningen met zorg. Voor een concurrerend vestigingsmilieu is een selectieve aanvulling van het aanbod met een extensiever woonmilieu in een groene omgeving van belang. 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

[2] ABRvS 18 november 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3542, r.o. 8.2. (minder dan 11), ABRvS 25 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:953.
[3] ABRvS 4 maart 2015, ECLI:RVS:2015:653, r.o. 3 en 8.2 (gemeente Lansingerland).

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, zoals de Merwedekanaalzone, de 2e Daalsedijk en het Veemarktterrein. Tot 2040 wordt er in Utrecht geen krimp voorzien. Verder blijkt uit de 'Woningmarktmonitor provincie Utrecht: de staat van de woningmarkt medio 2017' dat er nog ruimte is voor het ontwikkelen van plannen voor circa 9.500 woningen[4].

Utrecht is een van de meest aantrekkelijke steden van Nederland om te wonen (Atlas voor gemeenten).[5] In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is vastgelegd dat Utrecht deze grote vraag zoveel mogelijk een plek wil geven. Uit WoOn-onderzoek (zie bijlage 2) blijkt dat er een tekort aan àlle segmenten woningen is, behalve dure huur. Bij koopwoningen zit de meeste spanning in het middensegment. Maar ook wat betreft dure koop (in het onderzoek > € 320 duizend) is er sprake van een, weliswaar wat kleiner, tekort.

Zoals hierboven aangegeven wordt het grootste deel van de woningbouwbehoefte van de gemeente Utrecht opgevangen in het stedelijk gebied. De geplande woningen aan 't Zand maken deel uit van het stedelijk gebied. Doel is om met de nieuwbouwproductie een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het oplossen van het kwantitatieve en kwalitatieve tekort aan woningen in de stad.

2. Het bestemmingsplan voldoet niet aan Provinciale Ruimtelijke Sructuurvisie.
Indiener stelt dat het bestemmingsplan niet in overeenstemming is met het provinciale beleid zoals dat is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (hierna: PRS) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (hierna: PRV). Indiener wijst op de twee belangrijkste beleidsopgaven van de provincie Utrecht:
• Accent op de binnenstedelijke opgave. Waarbij ten minste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk gerealiseerd zal worden. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.
• Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied.
De binnenstedelijke opgave vraagt als contramal ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen. De zware terugval van financiële middelen voor natuur en recreatie om de stad kan onder andere opgevangen worden door hier rood voor groenconstructies mogelijk te maken. De cultuurhistorische waarden van onder meer de linies, de buitenplaatsen en het agrarische landschap dragen bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied. De landbouw is een belangrijke drager van het agrarische cultuurlandschap.

Volgens indiener is de omzetting van een groenbestemming naar woningbouw niet passend in de ambitie van een duurzame verstedelijking zoals verwoord in de kernvisie van de gemeente Utrecht. Er is geen aantoonbare noodzaak de huidige groenbestemming om te zetten naar bouwbestemming. Zoals in de ruimtelijke structuurvisie 2013-2028 en verordening 2013 beschreven is er een "rood voor groen" ambitie. Derhalve past deze bestemmingswijziging niet binnen deze visie gezien de aanvraag een "groen voor rood" initiatief behelst wat juist een tegengesteld effect heeft.

Reactie
Indiener wijst op de karakteristieken die voor het landelijk gebied gelden. Het plangebied ligt echter binnen de rode contour, dus binnen het stedelijk gebied. De rood voor groen ambitie is niet van toepassing op dit initiatief. Ten aanzien van de binnenstedelijke opgave geldt juist dat tenminste

[4] Zie 'Woningmarktmonitor provincie Utrecht: de staat van de woningmarkt medio 2017', p.6: http://www.wmm-provincie-utrecht.nl/files/factsheet_oktober2017.pdf
[5] Zie Atlas voor de gemeente 2017, https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/Atlas-voor-gemeenten-2017.pdf

2/3 deel van de woningbouwopgave binnenstedelijk wordt opgelost. Het toevoegen van vijf woningen draagt hier aan bij. Initiatiefnemer heeft aandacht besteed aan de groene inpassing zoals blijkt uit paragraaf 4.2.2. van het bestemmingsplan. De intentie is om de bomenstructuur in het plan te versterken. Ook is van belang dat de provincie Utrecht in de brief van 27 juni 2017 heeft aangegeven dat het voorliggende bestemmingsplan geen aanleiding geeft om opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (herijking 2016). Tenslotte is hier ook geen sprake van het omzetten van een groenbestemming naar een woonbestemming. In het geldende bestemmingsplan Het Zand was het perceel al bestemd als Wonen-1.

3. Participatieproces is niet goed doorlopen
Indiener wijst op de passage zoals dat in paragraaf 6.2.2 van het ontwerpbestemmingsplan is beschreven:

"De buurt is in 2009 geconsulteerd over het voornemen een kinderdagverblijf te realiseren op deze locatie. Naar aanleiding van de reacties destijds is met de buurt geconcludeerd dat in plaats van een kinderdagverblijf een invulling met woningen op deze locatie beter zou zijn. Het bestemmingsplan sluit hierop aan."

Destijds is het kinderdagverblijf afgewezen i.v.m. de verkeersintensiteit en is er inderdaad aangegeven dat woningen op de bestaande bebouwde locaties beter zouden zijn (huidige woningen, schuren en funderingen). Dit plan c.q. bestemmingsaanvraag gaat buiten de reeds bebouwde locaties/funderingen en is derhalve nimmer vooraf gedeeld of akkoord bevonden door de buurt. Dit argument is volgens indiener niet valide.

Reactie
Op maandag 19 juni 2017 heeft er een inloopavond plaatsgevonden over het ontwerpbestemmingsplan dat toen ter inzage lag. Tijdens deze inloopavond heeft een aantal omwonenden hun ongenoegen geuit over het proces van de totstandkoming van het initiatief dat ten grondslag ligt aan deze bestemmingsplanprocedure. Op 21 september 2017 heeft er vervolgens een bijeenkomst plaatsgevonden met de direct omwonenden hebben ingediend. Insteek van deze bijeenkomst was om van de bewoners te horen hoe zij aankijken tegen het proces zoals dat tot nu toe is doorlopen. Ook diende dit overleg om te bezien of aan de bezwaren van omwonenden tegemoet kon worden gekomen. Op 29 november 2017 heeft er een tweede overleg plaatsgevonden waarbij voorstellen zijn gepresenteerd aan de hand van de kritiekpunten van de bijeenkomst van 21 september 2017 (zie voor het gespreksverslag bijlage 3). Op basis van de uitkomsten van dit laatste overleg is het bestemmingsplan aangepast. Op deze wijze heeft de gemeente getracht het proces zorgvuldig te laten verlopen.

4. Natuur en biodiversiteit
Indiener citeert de passage uit paragraaf 5.8.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan:

"Voor de mogelijk aanwezige beschermde soorten Gierzwaluw, Huismus (beide wnb-vrl) en vleermuizen (wnb-hrl) zijn er geen veranderingen in het kader van de Wet Natuurbescherming. De conclusies blijven onveranderd van kracht. Voor deze soorten wordt in 2017 aanvullend onderzoek gedaan om aanwezigheid te kunnen vaststellen of uitsluiten. Zodra er meer bekend is over de mogelijke aanwezigheid van nesten en/of verblijven worden mitigerende maatregelen uitgevoerd door de opdrachtgever, zoals het plaatsen van nest- en verblijfkasten."

Alle aangrenzende bewoners erkennen dat er een grote biodiversiteit is en dit is ook visueel zichtbaar. Naast de beschreven beschermde soorten zijn er ook hazen, egels en kerkuilen aangetroffen op en in de directe omgeving van het perceel.
Aangezien de "metingen" zoals beschreven in 5.8 een historisch karakter hebben dienen de resultaten van het biodiversiteit onderzoek te worden meegenomen in het bestemmingsplan. Kan dit worden bevestigd?

Reactie
In paragraaf 4.3.5. van het rapport Ecologisch Onderzoek 't Zand 24 Utrecht, januari 2018, Watersnip Advies is aangegeven dat er tijdens de inventarisatie geen beschermde zoogdieren zijn aangetroffen. De verwachting is dat de haas en egel (beide FF-wet tabel 1) van tijd tot tijd aanwezig zijn binnen het plangebied. Er hoeft voor deze soorten geen ontheffing aangevraagd te worden. Wel dient voor deze soorten de algemene zorgplicht in acht genomen te worden. In paragraaf 5.1 van dit rapport is aangegeven dat voor de algemeen beschermde soorten (groene kikker, bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander, haas en egel) in geval van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting een vrijstelling van de Flora- en faunawet geldt.[6] Er hoeft voor deze soorten geen ontheffing aangevraagd te worden. Wel dient voor deze soorten de algemene zorgplicht in acht genomen te worden.

Er is binnen het plangebied geen geschikt biotoop aangetroffen voor streng beschermde zoogdieren. Deze worden hier derhalve niet verwacht. Zoals reeds in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven (en ook naar aanleiding van deze zienswijze) is een aanvullend ecologisch onderzoek verricht naar de Huismus, Gierzwaluw en Vleermuizen.[7]
Uit dit onderzoek volgt dat er geen huismussen meer broeden op deze locatie, dat er geen nesten van gierzwaluwen voorkomen en er geen vaste rust- of verblijfplaatsen van vleermuizen zijn aangetroffen in het woonhuis met stal. Er hoeft geen ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming te worden aangevraagd.

5. Hoogte bebouwing en goothoogte
Indiener merkt op dat de bouwhoogte 11 meter is. Met daarbij de 10% wettelijke marge komt de maximale hoogte uit op 12,10 meter. De omringende huizen hebben een maximale hoogte van 10.90 meter (netto bouwhoogte). Derhalve zou elke bebouwing gehouden moeten worden aan de maximale hoogten (nok- en goothoogten) van de omliggende huizen.

Reactie
- *10% binnenplanse afwijking is een bevoegdheid*

Indiener merkt terecht op dat de maximale bouwhoogte 11 meter is (de maximale goothoogte is trouwens 6 meter). Ook biedt het bestemmingsplan, in overeenstemming met de Utrechtse standaard, de mogelijkheid om via een binnenplanse afwijking 10% af te wijken van de hoogtematen. Het is echter een misvatting dat deze 10% afwijking zomaar is toegestaan. Het is een afwijkingsbevoegdheid en dus geen plicht. Daarbij geldt dat het college bij zijn besluitvorming over een aanvraag beleidsruimte heeft. Dat betekent in dit geval dat het college de keuze heeft om zijn bevoegdheid tot afwijking van het bestemmingsplan al dan niet te gebruiken. De rechter toetst verder of het college bij een afweging van de betrokken belangen in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.[8]

- *Bouwhoogtes van de in de omgeving gesitueerde woningen*

De netto bouwhoogte van 10,9 meter, zoals indiener aangeeft, wijkt niet af van wat er in het bestemmingsplan Zand 24, het Zand Oost 'bij recht' mogelijk gemaakt wordt:11 meter. In het geldende bestemmingsplan Het Zand zijn geen maximale bouwhoogtes opgenomen voor de omliggende woningen aan de Malterzerhof en de Satijnvlinder. Daarnaast is van belang dat in het gebied ook woningen zijn vergund met een bouwhoogte van 11 meter zoals in het blok 't Zand 22b,

---

[6] Inmiddels is de Wet natuurbescherming van kracht. In paragraaf 5.2 van het ecologisch rapport is aangegeven dat voor de algemeen beschermde soorten uit de FF-wet (Groene kikker, Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander, Haas en Egel) dezelfde conclusie van kracht blijft.
[7] Aanvullend ecologisch onderzoek 't Zand 24 te Utrecht (Huismus, Gierzwaluw en Vleermuizen), januari 2018, Watersnip advies.
[8] Dit volgt ook uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State: ABRvS 22 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:763, r.o. 6.1 en ABRvS 9 november 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2985, r.o. 3.4.

22c en Johanniterpoort 2 t/m 22 (HZ_WABO-14-29914, het bouwen van 2 vrijstaande woningen met kantoorfunctie en 10 twee onder één kap woningen).

- *De maximale goot- en bouwhoogte volgens het geldende bestemmingsplan*

De maximale goothoogte van de twee woningen aan 't Zand betreft 3 meter. Dit komt overeen met de maximale goothoogte van de aangrenzende percelen Malterzerhof 5 tot en met 9 die in het geldende bestemmingsplan het Zand zijn bestemd als Wonen-1. Daarnaast is in het bestemmingsplan Zand 24 een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om over maximaal 70% van de gootlengte van de woningen aan 't Zand een goothoogte van 6 meter toe te staan. De maximale goothoogte van de drie woningen aan de Satijnvlinder betreft 6 meter. Dit komt overeen met de woningen aan de Satijnvlinder 30 tot en met 34 die in het geldende bestemmingsplan als Wonen-2 zijn bestemd.

- *Bezonningsstudies*

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage 4). Daarin zijn de effecten van de bebouwing in de 'worst-case' weergegeven voor de woningen met een maximale bouwhoogte van 11 meter en van 12 meter. Met name in de maand december en op 21 maart en 23 september na 18.00 uur zijn er effecten te verwachten. Verder valt op dat de effecten tussen de varianten met 11 meter en 12 meter hoog verwaarloosbaar zijn. Daarbij komt dat sprake is van een binnenstedelijke ontwikkeling waarvoor minder zware eisen mogen worden gesteld aan onder meer privacy en uitzicht dan in een minder dicht bebouwde omgeving. Van belang is dat het bouwvlak is aangepast ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De afstand tussen het bouwvlak en de bestemmingsgrens wonen is op de kortste afstand 5 meter (zie bijlage 5 verbeelding met indicatieve verkaveling). Daarnaast bestaat de verbeelding nu uit twee bouwvlakken zodat de hoofdbebouwing verder ingeperkt is. De afstand van woningen aan de Maltezerhof en de Satijnvlinder tot aan de bestemming wonen is circa 8 meter respectievelijk 10 meter. Deze afstanden van de woningen aan het Maltezerhof en de Satijnvlinder tot aan het bouwvlak zijn heel aanvaardbaar in een stedelijke omgeving.

6. Externe veiligheid

Indiener merkt op dat de extra inrit voor een verhoogd risico zorgt voor de aangrenzende bestaande percelen aangezien de achtertuinen van de huizen nu vanaf openbare weg bereikbaar zijn en onder het huidige voorgestelde plan afbreuk doet aan de veiligheid.

Reactie

Hoewel de indiener het kopje externe veiligheid noemt, gaat het hier om de sociale veiligheid. Het plan is naar aanleiding van deze zienswijze aangepast. De bouwvlakken zijn verkleind zodat de inrit verder van de achtertuinen van de percelen aan de Satijnvlinder zijn gepositioneerd. Daarnaast heeft een strook aansluitend aan de Satijnvlinder een groenbestemming gekregen.

7. Bomenstructuur

De bestaande rij bomen aan de sloot bezorgt indiener nu al veel overlast en de vrees is dat dat erger wordt. De huizen aan de Maltezerhof staan aan de noordzijde van deze sloot en hebben een ondiepe achtertuin (7m). Langs de sloot staat een rij zwarte elzen van 13 meter en hoger. Deze nemen veel zon weg. Deze hoogte wordt onderbroken door een gat waar twee veel lagere (circa 5 meter hoge) knotwilgen staan. Doordat deze tot nu toe iedere twee jaar geknot worden wordt de overlast beperkt en is er nog enige zon in deze tuin. De elzen zorgen voor nog meer overlast door overhangende takken en vooral door de smeerboel van afgevallen elzenkatjes.
Het voornemen tot herplanting van gekapte bomen in het hele plangebied en de intentie om de bomenstructuur aan de waterkant te behouden en te verbeteren doet indiener vrezen dat de overlast zal toenemen. De locatie vlak naast de sloot van de derde woning van de Satijnvlinder maakt het nog erger. Immers dat gaat ten koste van de ruimte die beschikbaar is voor de bomenstructuur langs de sloot.
Indiener is van mening dat in het bestemmingsplan moet worden opgenomen dat het behoud en verbetering van de bomenstructuur langs de sloot ook moet leiden tot minder overlast voor de

omwonenden aan de noordzijde van de sloot en dat deze inspraak dienen te krijgen in de inrichting daarvan.

Reactie
In het bestemmingsplan kunnen geen eisen worden opgenomen over overlast en privacy met betrekking tot de bomenstructuur. Het zijn bestaande bomen. Indien er hinder is, kunnen eigenaren op basis van het burenrecht optreden. Het burenrecht regelt (artikelen 5:37 tot en met 5:59 Burgerlijk Wetboek) de bevoegdheden en verplichtingen van de eigenaren van naburige erven. Daarnaast is van belang dat op grond van ecologisch onderzoek blijkt dat de sloot met bomen kan worden gezien als een foerageerroute voor vleermuizen. Deze biotoop voor vleermuizen dient in stand te worden gehouden. De sloot en bomen blijven bestaan in het plan dan wel vindt er bij kap herplant plaats. Het is de intentie van ontwikkelaar om de bestaande bomen zoveel mogelijk te handhaven en de elzen om te vormen tot knotbomen, met een hoogte van minimaal 2 meter. Voor wat betreft het toekomstig onderhoud van de sloot heeft de ontwikkelaar aangegeven er voor te zorgen dat de sloot eenmalig in zijn geheel wordt opgeschoond zodat deze daarna met een maaiboot onderhouden kan worden.

8. Inrichting van het plangebied
Het ontwerpbestemmingsplan heeft volgens indiener grote gevolgen voor de directe woonomgeving. Details kunnen daarin een groot verschil maken. Indiener constateert dat er significante verschillen bestaan tussen de "indicatieve" inrichting in afbeelding 5 van het ontwerpbestemmingsplan en de actuele verkoopinformatie op de website van de ontwikkelaar. Indiener is van mening dat de beperkingen uit "Bestemmingsplan bestaande linten" tot de 60 meter grens expliciet in het bestemmingsplan van toepassing dienen te worden verklaard en dat in het bestemmingsplan expliciet wordt aangegeven waar op de kavels gebouwd mag worden.

Reactie
Het geldende bestemmingsplan betreft het bestemmingsplan Het Zand. De grens van 60 meter wordt nergens genoemd in dit bestemmingsplan. Uit de artikelsgewijze toelichting van het geldende bestemmingsplan het Zand blijkt dat voor de voormalige lintbebouwing een speciaal toegesneden woonbestemming in het plan is opgenomen, die de ruimtelijke karakteristiek van de lintbebouwing beschermt, te weten Wonen-1. Op grond van artikel 15 geldt voor dit perceel de bestemming Wonen-1. Ingevolge artikel 15.2.2. onder d van de planregels mag de afstand tussen de perceelsgrens grenzend aan de weg of wegen of groen en de voorgevel van het (nieuw op te richten) hoofdgebouw minimaal 4 meter bedragen en maximaal 15 meter bedragen. De afstand van het hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrens en de achterste perceelsgrens bedraagt minimaal 5 meter.
In het bestemmingsplan Zand 24, het Zand Oost wordt voor de twee woningen aan 'Zand (dus aan het Lint) aangesloten op de regeling uit het geldende bestemmingsplan. Het bouwvlak wordt dusdanig ingeperkt dat de afstand tussen de grens van de woonbestemming en het bouwvlak overal 5 meter bedraagt. Daarnaast is in het bestemmingsplan voor deze twee woningen de regeling opgenomen dat de afstand tussen de perceelsgrens grenzend aan de weg of wegen of groen en de voorgevel van het (nieuw op te richten) hoofdgebouw maximaal 15 meter mag bedragen. Op deze wijze worden de karakteristieken van de lintbebouwing beschermd. De overige drie woningen aan de Satijnvlinder grenzen aan de wijk en maken dus geen deel uit van de lintbebouwing. Hiervoor geldt deze regeling niet.

Ten aanzien van het aspect bijbehorende bouwwerken moet worden opgemerkt dat wordt aangesloten op de regels van het vergunningvrij bouwen. Op grond van artikel 2, Bijlage II, van het Bor gelden de regels voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken ongeacht de regels van het bestemmingsplan. Indiener wordt derhalve niet benadeeld. Het voert te ver om precies aan te geven waar op het perceel precies gebouwd mag worden. Het doel is om enige flexibiliteit te laten zodat het plan toekomstbestendig is. Het is nu nog onbekend hoe de woningen precies worden gesitueerd. Tegen deze achtergrond is het bestemmingsplan aangepast. Zo is zijn de bouwvlakken verkleind waarbij de afstand tussen deze bouwvlakken 14 meter bedraagt. In zoverre wordt tegemoet gekomen aan dit onderdeel van de zienswijze.

9. Slootkant
Indiener merkt op dat het derde huis van de Satijnvlinder erg dicht tegen de sloot aan staat. Als dit huis verder van de sloot zou staan biedt dat extra ruimte voor de gewenste verbetering van de bomenstructuur langs de sloot en is het aanbrengen van een harde hoge beschoeiing veel minder urgent. Met dit laatste kan dan gehoor worden gegeven aan het advies uit bijlage 3 van de toelichting (Ecologisch onderzoek 't Zand 24) om in het kader van de zorgplicht de oever van de sloot niet te voorzien van een harde hoge beschoeiing. De bestaande huizen staan ook minimaal zo'n 7 meter van de sloot.

Reactie
Het bouwvlak is ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aangepast. De afstand van het bouwvlak tot aan de sloot is nu 8 meter.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf 2.3.1.1, 2.3.1.2, 2.3.1.3, 2.3.1.4, 2.3.1.5 en 2.3.3.2 zijn aangegeven.

Zienswijze 4

1. Inpassing in het landschap

• De maximale bouwhoogte van de drie achterliggende woningen zoals aangegeven in het plan is niet in overeenstemming met de rest van de bouwhoogtes in de buurt. Zij zullen daarmee de zon en het licht voor een groot deel wegnemen van de woningen aan de Satijnvlinder 30, 32 en 34. Hiermee wordt het huidige wooncomfort van deze woningen danig ingeperkt. Indiener verzoekt de maximale bouwhoogte inclusief de wettelijke marges aan te passen aan de gangbare bouwhoogte in de omgeving.
• Bebouwing van het plangebied met 5 huizen doet het lintbebouwingskarakter van 't Zand nog verder achteruitgaan (ook gezien de eerdere bebouwing van het terrein van voormalige tuincentrum aan 't Zand). Indiener wenst dat het aantal huizen wordt beperkt tot 2, gelegen aan de zijde van 't Zand. Dit is tevens meer in overeenstemming met hetgeen door de buurt in 2009 is aangegeven.

Reactie
Ten aanzien van de bouwhoogte wordt verwezen naar reactie van zienswijze 3 onderdeel 5. Het aantal huizen wordt niet teruggebracht. Er zijn wel wijzigingen in het bestemmingsplan aangebracht zoals het verkleinen van de bouwvlakken, het verplaatsen van de weg en het toevoegen van groen. Uit de beantwoording van zienswijze 3,onderdelen 5 en 8 volgt dat het plan ruimtelijk en stedenbouwkundig passend is in een stedelijke omgeving en dat rekening is gehouden met de lintenregeling uit het geldende bestemmingsplan.

2. Flora en fauna

Het verder bebouwen van het plangebied zal naar de mening van indiener de diversificatie van met name de fauna verder verschralen. Op dit moment worden er regelmatig vleermuizen, Vlaamse gaaien, groene spechten, grote bonte spechten, boomklevers, gierzwaluwen, padden en egels gesignaleerd, naast de algemene vogelsoorten als huismus, spreeuw, halsbandparkiet, kraai, kauw, staartmees, pimpelmees, koolmees en merel die er te bewonderen zijn. Bebouwing van het gebied met 5 woningen en het weghalen van bomen zullen volgens indiener deze soorten in dit gebied doen afnemen. Indiener verzoekt om het aantal huizen te beperken tot maximaal 2, gelegen aan de zijde van 't Zand en de rest van het gebied in te richten om deze soorten verder te behouden.

Reactie
Naar aanleiding van nader onderzoek gedurende de seizoenen is vastgesteld dat er op de locatie geen nesten voorkomen van jaarrond beschermde vogels. Uit dit aanvullende onderzoek is ook naar voren gekomen dat er voor vleermuizen geen vaste rust- of verblijfsplaatsen op de locatie zijn

aangetroffen. De sloot met bomen kan worden gezien als een foerageerroute voor vleermuizen, deze biotoop voor vleermuizen dient in stand te worden gehouden. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3 onderdeel 4.

3. Geluid hinder en veiligheid
- Het situeren van een doodlopende weg achter de huizen aan de Satijnvlinder 30, 32 en gedeeltelijk 34,
    - zal de onveiligheid van deze woningen doen toenemen doordat er eenvoudiger ongewenste toegang wordt gecreëerd tot deze percelen;
    - de overlast van de uitlaatgassen van auto's doen toenemen, zeker omdat deze woningen de terrassen dan aan de kant van deze ontsluitingsweg hebben. Het leefklimaat op en rond het perceel van indiener wordt hierdoor sterk aangetast. Dit komt tevens de groenvoorziening in deze tuinen niet ten goede;
    - de overlast van geluid van startende, optrekkende en afremmende auto's doen vergroten;
    - tevens overlast doen ontstaan door inschijnend licht van de koplampen van auto's;
    - er voor zorgen dat genoemde huizen aan de voor- en achterzijde worden opgesloten door een openbare weg, iets wat een uitzonderlijke situatie is.

Indiener verzoekt daarom om af te zien van een weg achter de huizen aan de Satijnvlinder 30, 32

Reactie
In het ontwerpbestemmingsplan grensden de achtertuinen van de woningen aan de Satijnvlinder aan de ontsluitingsweg. De aanpassingen in de verbeelding en de planregels komen tegemoet aan de bezwaren van indiener doordat de woningen niet rechtstreeks meer grenzen aan de ontsluitingsweg. De woningen van de Satijnvlinder grenzen met hun achtertuin aan de tuin van één van de woningen, dan wel aan een groenbestemming. In de nieuwe verkaveling zal inschijnend licht van koplampen worden geblokkeerd aangezien hier het bouwvlak voor een woning is gesitueerd. Ook wordt met deze wijziging de mogelijk onveilige situatie opgeheven. Ten aanzien van het aspect geluid en lucht wordt opgemerkt dat in een stedelijke omgeving enige mate van hinder moet worden geduld. Drie woningen worden via deze ontsluitingsweg ontsloten. In Nederland gebruiken we voor het bepalen van het aantal autoverplaatsingen van woningen veelal de kencijfers van CROW-publicatie 317; kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. Deze gegevens hebben in de basis geleid tot een vuistregel voor wonen, die stelt dat het aantal autoverplaatsingen per woning, per werkdagetmaal, verkregen kan worden door per woning 6.1 autobewegingen aan te houden. Dit zijn 18,3 verkeersbewegingen. De effecten die voortvloeien uit deze bewegingen kan zondermeer als passend worden beschouwd in een stedelijke omgeving.

4. Algemeen woongenot en veiligheid tijdens (mogelijke) uitvoering
- Het bebouwen van het plangebied met 5 woningen zal het nu vrije uitzicht vanuit in ieder geval Satijnvlinder 32 volledig wegnemen en daarmee het woongenot, zowel vanuit de tuin als in de woning zelf, sterk aantasten. Indiener verzoekt de gemeente het aantal huizen te beperken tot een maximum 2, gelegen aan de zijde van 't Zand.
- Tevens zijn er zorgen over het mogelijke vrijkomen van asbest bij de ontwikkeling van dit gebied (grondpuin en/of afbraak bestaande woning/ schuur). Indiener verzoekt de gemeente ervoor zorg te dragen dat er geen asbest vrijkomt bij een eventuele, hopelijk beperkte, ontwikkeling van het plangebied.
- Als laatste vermeldt indiener nog dat er ook gesprekken zijn geweest om een deel van het perceel te kopen, maar dat deze, na overeenstemming over de prijs, mislukt zijn door irreële verkoopvoorwaarden van de verkoper. Het blijft voor indiener echter ook een optie om een deel van het perceel te kopen tegen een juiste prijs/voorwaarden verhouding.

Reactie
- *Op grond van vaste jurisprudentie is er geen algemeen recht op vrij uitzicht. Juist in een stedelijke omgeving zijn inbreuken op uitzicht en privacy eerder geoorloofd dan in het buitengebied. De bouwvlakken zijn verkleind waardoor de afstand tot de aangrenzende woningen verder is vergroot. Er is een bezonningstudie uitgevoerd waaruit volgt dat de*

schaduweffecten beperkt zijn (verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 3 onderdeel 5).

- *In het bestemmingsplan kunnen geen regels worden gesteld over het vrijkomen van asbest door sanering van de bestaande bebouwing. Als sprake is van asbest moet er een sloopmelding worden ingediend. In bijna alle gevallen is het hebben van een asbestinventarisatierapport verplicht als het voornemen bestaat om (bijvoorbeeld bij een verbouwing) een bouwwerk (gedeeltelijk) af te breken (dit volgt uit artikel 3 van het Asbestverwijderingsbesluit). Op deze manier wordt geborgd dat er op een veilige manier wordt gesloopt en wordt afgevoerd.*
- *De gemeente is geen partij bij de verkoop van de gronden. Partijen kunnen in overleg treden. Dit staat los van de bestemmingsplanprocedure.*

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.1.1, 2.3.1.2, 2.3.1.3, 2.3.1.4, 2.3.1.5 en 2.3.3.2 zijn aangegeven.

Bijlage 1: zienswijzen (geanonimiseerd)

Ingekomen PLC d.d.
23 JUN 2017

Gemeenteraad van Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

t.a.v. Omgevingsrecht

Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

22 juni 2017

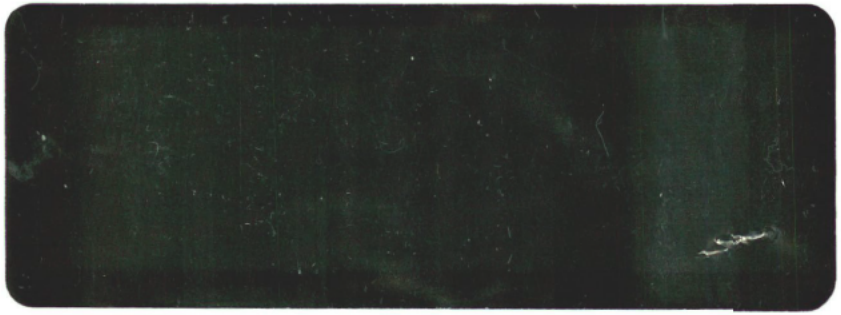
Onderwerp:

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluit/ontwerp besluiten `t Zand 24, Het Zand Oost te Utrecht.

Geachte Gemeenteraad,

In 2009 was ik betrokken bij het ontwerp van een kinderdagverblijf op de locatie `t Zand 24 te Utrecht. Naast de oude boerderij stonden er toen nog ca. 670 m2 oude schuren waarvan een groot deel nu reeds is verdwenen. Na uitgebreid overleg met de omwonenden en mevrouw Karin van der Weele alsmede de toenmalige wethouder Drs. H. Bosch is toen (2009) besloten dit ontwerp in te trekken aangezien de omwonenden de voorkeur gaven aan enkele woningen en geen kinderdagverblijf. Hier was ik niet blij mee aangezien de realisering voor een kinderdagverblijf dan hier niet door zou gaan. In overleg met de eigenaar is er een nieuw plan ontwikkeld en voortdurend met de deskundige mensen van de Gemeente Utrecht besproken. Voortdurend heb ik de voortgang van de plannen voor de woningbouw op deze locatie gevolgd. Het huidige plan van 5 woningen met 2 zeer ruime woningen aan `t Zand en 3 woningen daarachter met inpassing van veel groen wil ik U aanbevelen en van harte ondersteunen. Het voldoet volledig aan de eisen en voorwaarden die de Gemeente Utrecht stelt.

Het totale plan/locatie is groot ca. 4.800 m2 en deze oppervlakte geeft ook wel aan hoe ruim de opzet is voor slechts 5 woningen.Het lint blijft in tact, de rotte kies, dat is ondertussen `t Zand 24, wordt getransformeerd naar een functie die past in het gebied. Ik vind dat een positieve reactie naar U op zijn plaats is.



Ingekomen PLC d.d.:

23 JUN 2017

NEDERLAND

NIEUWEGEIN 22-VI-17 402

#0000#00#XX0X#20 52# AA2XXN

Vitens
LAAT WATER VOOR JE WERKEN

Ingekomen PLC d.d.
18 JUL 2017

Gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

[redacted]

Datum 17 juli 2017
Email [redacted]

Ons kenmerk 2017/12 AM-OM/rk
Uw kenmerk
Onderwerp Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

Geachte raad,

Het door u ter inzage gelegde voorontwerp van het bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost geeft aanleiding tot het indienen van de volgende zienswijze.

Boringsvrije zone
Deze locatie is gelegen in de boringsvrije zone Leidsche Rijn (zie bijlage). De boringsvrije zone is een zone rondom de grondwaterwinning Leidsche Rijn. Deze grondwaterwinning is de bron van de drinkwatervoorziening voor o.a. de gemeente Utrecht.

In het ontwerpbestemmingsplan is geen aandacht besteed aan deze boringsvrije zone. In verband hiermee brengen wij graag het onderstaande aandachtspunt naar voren.

Op grond van de Provinciale Milieu Verordening (PMV) gelden voor boringsvrije zones regels die moeten voorkomen dat de kleilaag die de onderliggende waterwinning beschermt, wordt doorboord. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet of boorputten, open of gesloten bodemenergiesystemen, funderingswerkzaamheden of andere grondwerkzaamheden beneden de dieptegrens van 40m-mv nu of in de toekomst plaatsvinden of gerealiseerd worden. Wij verzoeken u daarom onderstaand tekstvoorstel in het bestemmingsplan op te nemen, zodat duidelijk wordt dat bij dit type activiteiten regels uit de PMV van toepassing zijn.

Tekstvoorstel
Het plangebied ligt in de boringsvrije zone Leidsche Rijn. De boringsvrije zone is een zone rondom de grondwaterwinning Leidsche Rijn. Deze grondwaterwinning is de bron van de drinkwatervoorziening voor o.a. de gemeente Utrecht. In de boringsvrije zone beschermt een ondergrondse kleilaag de onderliggende waterwinning.
Om te voorkomen dat een kleilaag die de onderliggende waterwinning beschermt, wordt doorboord en ter bescherming van de grondwaterkwaliteit voor de drinkwatervoorziening stelt de provincie Utrecht in haar Provinciale Milieu Verordening 2013 (PMV) in art 19 t/m 22 dat een aantal activiteiten aan voorschriften is gebonden. Het betreft onder andere een verbod op boor-, grond- en funderingswerkzaamheden dieper dan 40 meter onder het

Oude Veerweg 1, 8019 BE Zwolle. Postbus 1205, 8001 BE Zwolle
T 088-884 88 88 **F** 088-884 67 99 **KvK** Zwolle 050.69.581

www.vitens.nl

01 0001 02

maaiveld en het toepassen van bodemenergiesystemen. Onder voorwaarden zijn vrijstellingen op dit verbod mogelijk.
Daarnaast geldt voor iedereen de bijzondere zorgplicht (artikel 4 van de PMV 2013). Dit houdt in dat verontreiniging van het grondwater moet worden voorkomen of, voor zover het niet kan worden voorkomen, zoveel mogelijk moet worden beperkt of ongedaan gemaakt.

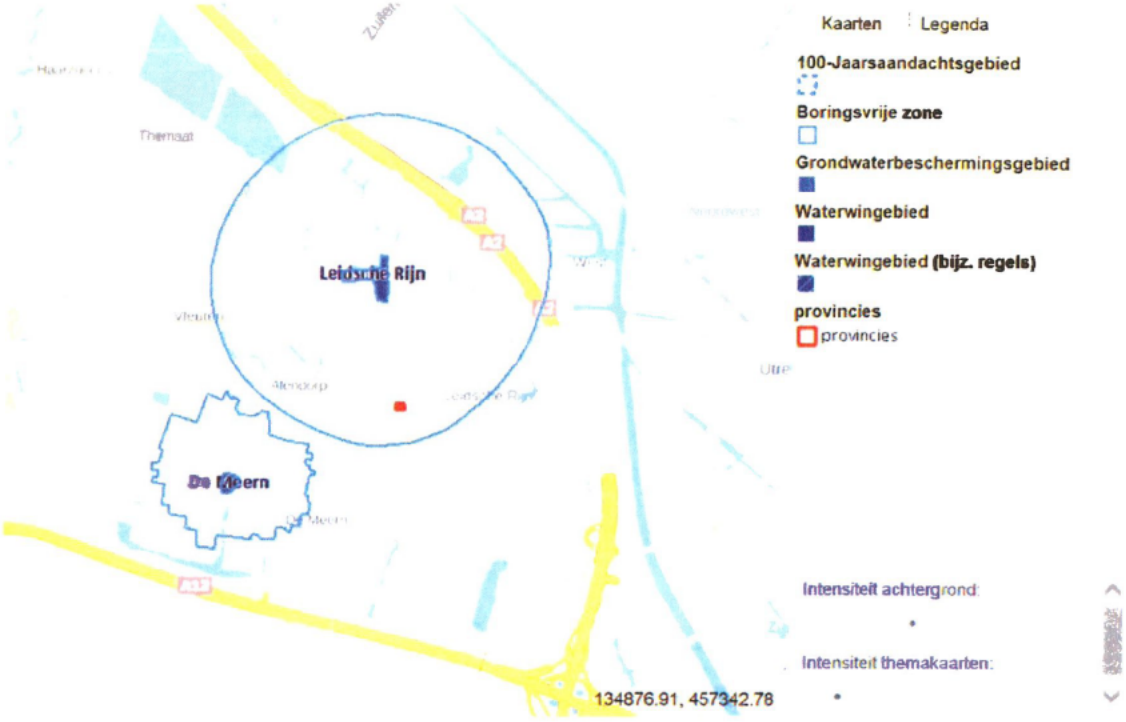
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wensen u succes bij de verdere besluitvorming.

[redacted]

20100010

LAAT WATER VOOR JE WERKEN

Bijlage: Plangebied (rood) in boringsvrije zone Leidsche Rijn



Vitens

LAAT WATER VOOR JE WERKEN

Postbus 1205, 8001 BE Zwolle

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

postnl

2x2pp #35.02x0.00#0.00.0#

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.

18 JUL 2017

Ingekomen PLC d.d.

20 JUL 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 18 juli 2017

Betreft: Bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

IMRO-idn: NL.IMRO.0344.BPZAND24HETZNDOOST-ON01

Bijlagen: 2

L.S.,

Bijgaand het bezwaar/zienswijze betreffende de bestemminsplanwijziging voor 't Zand 24.

Het bezwaar bestaat uit 2 documenten;

Algemeen bezwaarschrift en zienswijze

Appendix 1 – brief gemeente

Met vriendelijke groet,

Geacht College,

Zoals reeds in eerder schrijven aangegeven richting de gemeente (appendix 1) is er vanuit de direct aanliggende percelen geen weerstand tegen een bebouwing aan zich, echter de huidige bestemmingswijziging van de groenbestemming past niet binnen onze zienswijze.

De directe bebouwing van de voorste twee huizen (lint bebouwing) past in onze ogen binnen de ontwikkeling en kan binnen de fingerende "oud voor nieuw" regeling worden gerealiseerd met daarnaast eventueel de bebouwing van 2 woningen aan de Satijnvlinder zoals in een eerder stadium uitgetekend door de ontwikkelaar (appendix 2) en financieel haalbaar gemaakt door omwonenden. De bouw van de drie achterliggende huizen zoals in de aanvraag omschreven past derhalve niet in het huidige bestemmingsplan (groenbestemming).

De zienswijze bestaat uit drie delen, te weten:

1. *Zienswijze bestemmingsaanvraag*
   Dit gedeelte behelst de algehele aanvraag en geeft in duidelijke argumenten weer waarom de bestemmingsaanvraag niet compleet/juist is en deze niet past binnen de structuurvisie van de provincie en gemeente Utrecht.

2. *Zienswijze inhoud bestemmingsaanvraag*
   Dit gedeelte behelst de inhoud van de aanvraag waarbij de inhoudelijke (bewonerscollectief & individueel) zienswijze op de aanvraag word gegeven.

3. *Conclusie zienswijze en vervolgstappen*
   Dit gedeelte geeft een kort resume en geeft inzicht in de voor ons als buurt mogelijke vervolgstappen.

Zienswijze bestemmingsaanvraag

1. Er wordt in deze aanvraag verwezen naar de "ladder duurzame verstedelijking" welke gehanteerd dient te worden voor toetsing bestemmingsaanvragen. In het cursieve gedeelte vind u de tekst zoals deze van toepassing is binnen de eerste trede van de totaal drie treden zoals opgesteld binnen het Besluit ruimtelijk ordening (Bro) ladder duurzame verstedelijking.

   Zoals beschreven onder 2.1.3.

   > *Op de eerste trede van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) bepaald voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. Het gaat om de* ***ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien: eventuele andere initiatieven in de regio, zoals geplande woningbouwlocaties of een binnenstedelijke herstructurering, dekken immers al (deels) de regionale ruimtevraag****. Ook leegstand speelt een rol in de bepaling van de vraag. De vraag is gelijk aan de behoefte minus het aanbod (in plannen én in de bestaande voorraad met eenzelfde kwaliteit als de gevraagde kwaliteit). Wanneer de regionale ruimtevraag in beeld is, kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.* ***Alleen wanneer de behoefte in trede 1 is aangetoond****, is trede 2 aan de orde.*
   >
   > *De ladder dient te worden toegepast voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een stedelijke ontwikkeling wordt in het Besluit ruimtelijke ordening gedefinieerd als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel,* ***woningbouwlocaties*** *of andere stedelijke voorzieningen.*

   Er wordt niet voldaan aan het aantonen van de behoefte in de aanvraag, er wordt enkel verwezen naar een jurisprudentie waarbij de bouw van 11 woningen niet gezien wordt als stedelijke ontwikkeling. Het project waarna verwezen wordt kende echter andere omstandigheden en had

geen aangewezen groenbestemming en kan derhalve niet als argument worden aangevoerd om de Bro van tafel te vegen.

Daarnaast worden er in de procesvereisten van de Bro geen verdere voorwaarden gesteld voor uitsluiting van deze "regel" derhalve is de ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing op deze aanvraag en moet geconcludeerd worden dat deze niet voldoet aan de eerste gestelde trede.

Momenteel zijn er een drietal initiatieven in de regio waarbij er huizen worden aangeboden in dezelfde categorie als de vraag voor de 3 extra huizen. Daarnaast zijn er nog vrije kavels beschikbaar binnen de Leidsche Rijn regio. Gezien de volumes en de aangeboden diversiteit wordt er al ruim voldaan aan de ruimtevraag binnen de regio.

Lopende projecten zijn:

- Project Rijnvliet (www.thuisinrijnvliet.nl)
- Project Haarzicht (www.haarzicht.nl)
- Project paleistuinen (www.paleistuinen.nl)
- Bestaande niet verkochte vrije kavels binnen Leidsche Rijn regio, Vleuterwijde, Johannitterveld. (www.utrecht.nl)

2. Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013

Zoals beschreven onder 2.3.1.

> *Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Verordening 2013*
>
> *De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 vastgesteld. Bij de PRS is een Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) gemaakt. Sindsdien zijn er meerdere herzieningen geweest. De laatste herijking is vastgesteld op 12 december 2016. De structuurvisie geeft aan wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. De verordening zorgt voor de doorwerking van de structuurvisie naar de gemeenten.*
>
> *De provincie moet aantrekkelijk blijven om te wonen, werken en recreëren. Het ruimtelijk beleidsvisie is daar op gericht. Het ruimtelijke beleid is gebaseerd op drie pijlers die bijdragen aan de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en kwaliteit van de provincie:*
> - ***een duurzame leefomgeving;***
> - ***vitale dorpen en steden;***
> - ***landelijk gebied met kwaliteit.***
>
> *Deze pijlers leiden tot de volgende twee belangrijkste beleidsopgaven; opgaven die nodig zijn om Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats:*
>
> *• Accent op de binnenstedelijke opgave. Waarbij ten minste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk gerealiseerd zal worden. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.*
>
> *• Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramal ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen.* ***De zware terugval van financiële middelen voor natuur en recreatie om de stad kan onder andere opgevangen worden door hier rood voor groenconstructies mogelijk te maken.*** *De cultuurhistorische waarden van onder meer de linies, de buitenplaatsen en het agrarische landschap dragen bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied. De landbouw is een belangrijke drager van het agrarische cultuurlandschap.*

Omzetting groenbestemming naar woningbouw past niet in de ambitie van een duurzame verstedelijking zoals verwoord in de kernvisie van de gemeente Utrecht.

Er is geen aantoonbare noodzaak de huidige groenbestemming om te zetten naar bouwbestemming. Zoals hieronder in de ruimtelijke structuurvisie 2013-2028 en verordening 2013 beschreven is er een "rood voor groen" ambitie. Derhalve past deze bestemmingswijziging niet binnen deze visie gezien de aanvraag een "groen voor rood" initiatief behelst wat juist een tegengesteld effect heeft.

3. Participatieproces

Zoals beschreven onder 6.2.2:

> *De buurt is in 2009 geconsulteerd over het voornemen een kinderdagverblijf te realiseren op deze locatie. Naar aanleiding van de reacties destijds is met de buurt geconcludeerd dat in plaats van een kinderdagverblijf een* ***invulling met woningen op deze locatie beter zou zijn****. Het bestemmingsplan sluit hierop aan.*

Destijds is het kinderdagverblijf (op de reeds bebouwde locaties/fundering) afgewezen i.v.m. de verkeersintensiteit en is er inderdaad aangegeven dat woning op de bestaande bebouwde locaties beter zou zijn (huidige woningen, schuren en funderingen). Dit plan cq bestemmingsaanvraag gaat buiten de reeds bebouwde locaties/funderingen en is derhalve nimmer vooraf gedeeld of akkoord bevonden door de buurt. Dit argument is daarom niet valide.

4. Natuur en biodiversiteit;

Zoals beschreven onder 5.8.2

> *Voor de mogelijk aanwezige beschermde soorten Gierzwaluw, Huismus (beide wnb-vrl) en vleermuizen (wnb-hrl) zijn er geen veranderingen in het kader van de Wet Natuurbescherming. De conclusies blijven onveranderd van kracht. Voor deze soorten wordt in 2017 aanvullend onderzoek gedaan om aanwezigheid te kunnen vaststellen of uitsluiten. Zodra er meer bekend is over de mogelijke aanwezigheid van nesten en/of verblijven worden mitigerende maatregelen uitgevoerd door de opdrachtgever, zoals het plaatsen van nest- en verblijfkasten*

Alle aangrenzende bewoners erkennen dat er een grote biodiversiteit is en dit is/zijn ook visueel zichtbaar. Naast de beschreven beschermde soorten zijn er ook hazen, egels en kerkuilen aangetroffen op en in de directe omgeving van het perceel.

Aangezien de "metingen" zoals beschreven in 5.8 een historisch karakter hebben dienen de resultaten van het biodiversiteit onderzoek te worden meegenomen in de aanvraag, kan dit worden bevestigd?

Zienswijze inhoud bestemmingsaanvraag

1. Hoogte bebouwing en goothoogte

   Zoals in 4.1.3. beschreven

   > *De 3 achterliggende woningen die aansluiten op de wijk bestaan uit een basiswoning van twee lagen en een kap. De goothoogte bedraagt maximaal 6 m en de bouwhoogte bedraagt maximaal 11 m.*

   Hoogte bebouwing en goothoogte, aanvraag is 11 M met daarbij de 10% wettelijke marge komt uit op een maximale hoogte van 12.10 M. De omringende huizen hebben een maximale hoogte van 10.90 M(netto bouwhoogte) derhalve zou elke bebouwing gehouden moeten worden aan de maximale hoogten (nok- en goothoogten) van de omliggende huizen.

2. Externe veiligheid

   Zoals in 5.4.2. beschreven

   > *5.4.2 Conclusie*
   > *Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkeling.*

   De extra inrit zorgt wel voor verhoogd risico voor de aangrenzende bestaande percelen aangezien de achtertuinen van de huizen nu vanaf openbare weg bereikbaar zijn en onder huidige voorgestelde plan afbreuk doet aan de veiligheid.

3. Bomen structuur

   Het. ontwerpbestemmingsplan bevat uitgesproken ambities t.a.v de bomenstructuur langs de sloot aan de noordzijde van het plangebied. De intentie om deze bomenstructuur te behouden en te verbeteren is prijzenswaardig, maar baart ons grote zorgen. De bestaande rij bomen bezorgt de bewoners aan de Maltezerhof nu al veel overlast en vrezen dat dat erger wordt

   De huizen aan de Maltezerhof staan aan de noordzijde van deze sloot en hebben een ondiepe achtertuin (7m). Langs de sloot staat een rij zwarte elzen van 13 meter en hoger. Deze nemen veel zon weg. Voor Maltezerhof 7 wordt deze ter hoogte van onze achtertuin onderbroken door een gat waar twee veel lagere (ca 5 meter) knotwilgen staan (zie bijlage 6 van het ontwerpbestemmingsplan). Doordat deze tot nu toe iedere twee jaar geknot worden wordt de overlast beperkt en is er nog enige zon in deze tuin. De elzen zorgen voor nog meer overlast door overhangende takken en vooral door de smeerboel van afgevallen elzenkatjes.

   Het voornemen tot herplanting van gekapte bomen in het hele plangebied en de intentie om de bomenstructuur aan de waterkant te behouden en te verbeteren doet ons vrezen dat de overlast zal toenemen. De locatie vlak naast de sloot van de derde woning van de Satijnvlinder maakt het nog erger. Immers dat gaat ten koste van de ruimte die beschikbaar is voor de bomenstructuur langs de sloot.

   We zijn van mening dat in het bestemmingsplan moet worden opgenomen dat het behoud en verbetering van de bomenstructuur langs de sloot ook moet leiden tot minder overlast voor de omwonenden aan de noordzijde van de sloot en dat deze inspraak dienen te krijgen in de inrichting daarvan.

Wij zien graag de bestaande rij bomen langs de sloot vervangen door een singel met struiken en een beperkt aantal bomen. Daartoe kunnen de elzen zeer sterk uitgedund of zelfs allemaal gekapt en vervangen worden door struiken en lagere bomen, idem voor de knotwilgen. Dat levert een duurzame bijdrage aan de verbetering van de bomenstructuur langs de sloot en ook aan de bestendige groenstructuur die dient ter vervanging van de andere gekapte bomen in het plangebied. Dit is geheel volgens de intenties genoemd in de paragrafen 2.3.5 en 4.2.2 van het ontwerpbestemmingsplan en, dient ook de privacy en het uitzicht van de bewoners aan de noordzijde van het plangebied.

4. Inrichting van het plangebied.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft een grote gevolgen voor onze directe woonomgeving. Details kunnen daarin een groot verschil maken. Wij constateren dat er, significante verschillen bestaan tussen de "indicatieve" inrichting in afbeelding 5 van het ontwerpbestemmingsplan en de actuele verkoopinformatie op de website van de ontwikkelaar. Blijkbaar zijn er nog ruime marges, te ruim vrezen wij.

Wij zijn van mening dat de beperkingen uit "Bestemmingsplan bestaande linten" tot de 60 meter grens expliciet in het bestemmingsplan van toepassing dienen te worden verklaard en dat in het bestemmingsplan expliciet wordt aangegeven waar op de kavels gebouwd mag worden.

5. Slootkant

Het derde huis van de Satijnvlinder staat erg dicht tegen de sloot aan. Als dit huis verder van de sloot zou staan biedt dat extra ruimte voor de gewenste verbetering van de bomenstructuur langs de sloot en is het aanbrengen van een harde hoge beschoeiing veel minder urgent. Met dit laatste kan dan gehoor worden gegeven aan het advies uit bijlage 2 (Ecologisch onderzoek 't Zand 24) om in het kader van de zorgplicht de oever van de sloot niet te voorzien van een harde hoge beschoeiing. De bestaande huizen staan ook minimaal zo'n 7 meter van de sloot.

Wij zijn van mening dat de huizen minimaal 6 meter van de sloot dienen te staan.

Conclusie zienswijze

Zoals beschreven zijn er zowel argumenten betreffende de geldigheid en de inhoud van de aanvraag zoals hierboven aangedragen.

In eerder schrijven hebben wij de gemeente Utrecht gevraagd een inhoudelijke dialoog te faciliteren met alle betrokken partijen, de gemeente heeft hier op positieve wijze gehoor aan gegeven en deze staat gepland medio augustus.

Wij zouden willen voorstellen de uitkomsten van dit gesprek mee te nemen in de uiteindelijke bestemmingsaanvraag.

Ten slotte willen wij er formeel op wijzen dat bij doorgang en goedkeuring van de bestemmingswijziging evt. planschade verhaald zal gaan worden op de betrokken partijen zoals aangegeven in de originele aanvraag onder 6.1.3.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht 30 juni 2017

Betreft: Bestemmingsplan Zand 24, Het Zand Oost

L.S.,

Dinsdagavond 27 juni jl. zijn de directe omwonenden van 't Zand 24 gezamenlijk in overleg getreden om de zienswijzen van alle betrokkenen te delen met betrekking tot de ingediende ideeën rondom de bestemmingsplan Zand 24. Uit dit overleg is gebleken dat de directe belanghebbenden om diverse redenen de huidige bestemmingsplanwijzigingen vooralsnog niet akkoord vinden.

Ondanks dat bij de aanvraag de suggestie is gewekt dat er reeds consensus is bereikt met alle direct omwonenden, blijkt dit in de praktijk toch anders te liggen. De direct omwonenden staan *an sich* niet onwelwillend tegenover de bouw van nieuwe woningen, echter niet in de huidige vorm en omvang.

Eerdere handreikingen door ons richting de makelaar in deze, [redacted], voor een inhoudelijke dialoog is door hem afgewezen. Graag zouden wij de hulp van de gemeente willen vragen om toch nog op korte termijn een dialoog te organiseren met de betrokken medewerker(s) van Gemeente Utrecht en de huidige eigenaar van 't Zand 24 c.q. zijn makelaar. Tijdens deze dialoog kunnen wij, als directe omwonenden, onze bezwaren kenbaar maken en wellicht overeenstemming bereiken wat leidt tot een passende oplossing waarbij alle partijen tevreden worden gesteld.

Mits alle partijen zich hierin kunnen vinden, is het wellicht mogelijk om de huidige aanvraag te pauzeren of om de inspraaktermijn te verlengen met het doel een aangepast plan ter inzage te leggen wat breed gedragen wordt.

Wij vernemen graag binnen 7 dagen uw reactie, opdat wij voldoende tijd beschikbaar houden om bij een afwijzend antwoord een uitputtende zienswijze tijdig te kunnen indienen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Ingekomen PLC d.d.
20 JUL 2017

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
19 JUL 2017

De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

GEMEENTE UTRECHT

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.
19 JUL 2017

Ontvangstbewijs afgifte document – balie post stadskantoor

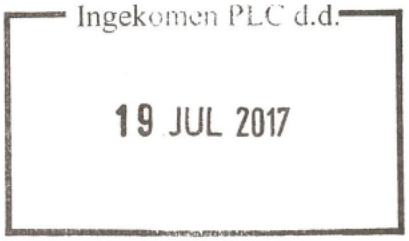
Korte beschrijving van het document:

Zienswijze

Datum van inleveren (stempel)	19-7-2017
Naam afdeling voor adressering	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Naam receptiemedewerker	Lilli
[redacted]	

Aan:
De gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Datum:
Utrecht, 17 juli 2017



[redacted]

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluit / ontwerp besluiten Zand 24, Het Zand Oost

Geachte mevrouw, meneer,

Met deze brief geef ik mijn zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en ontwerp besluit / ontwerp besluiten Zand 24, Het Zand Oost.

Ik verzoek u de onderstaande zienswijze te betrekken bij uw afwegingen, waarbij ik nader zal ingaan op de volgende aspecten:
1. inpassing in het landschap
2. flora en fauna
3. (geluid)hinder / veiligheid.
4. algemeen woongenot en veiligheid tijdens (mogelijke) uitvoering

Voorts verzoek ik u om na te gaan of het verder bebouwen dan de huidige footprint niet leidt tot extra ongewenste hittestress dan de 1.2 tot 1.6 graden Celsius die het RIVM nu reeds voor dit gebied heeft berekend.

1. Inpassing in het landschap.
   - De maximale bouwhoogte van de drie achterliggende woningen zoals aangegeven in het plan is niet in overeenstemming met de rest van de bouwhoogtes in de buurt. Zij zullen daarmee de zon en licht voor een groot deel wegnemen van de woningen aan de Satijnvlinder 30, 32 en 34. Hiermee wordt het huidige wooncomfort van deze woningen danig ingeperkt. Ik verzoek u de maximale bouwhoogte inclusief de wettelijke marges aan te passen aan de gangbare bouwhoogte in de omgeving.
   - Bebouwing van het plangebied met 5 huizen doet het lintbebouwingskarakter van 't Zand nog verder achteruitgaan (ook gezien de eerdere bebouwing van het terrein van voormalige tuincentrum aan 't Zand). Ik verzoek u daarom het aantal huizen te beperken tot 2, gelegen aan de zijde van 't Zand. Dit is tevens meer in overeenstemming met hetgeen door de buurt in 2009 is aangegeven.

2. Flora en fauna
   - Het verder bebouwen van het plangebied zal mijns inziens de diversificatie van met name de fauna verder verschralen. Op dit moment worden er regelmatig vleermuizen, Vlaamse gaaien, groene spechten, grote bonte spechten, boomklevers, gierzwaluwen, padden en egels gesignaleerd, naast de algemene vogelsoorten als huismus, spreeuw, halsbandparkiet, kraai, kauw, staartmees, pimpelmees, koolmees en merel die er te bewonderen zijn. Bebouwing van het gebied met 5 woningen en het weghalen van bomen zullen mijns inziens deze soorten in

dit gebied doen afnemen. Ik verzoek daarom het aantal huizen te beperken tot maximaal 2, gelegen aan de zijde van 't Zand en de rest van het gebied in te richten om deze soorten verder te behouden.

3. (Geluid) hinder / veiligheid
   - Het situeren van een doodlopende weg achter de huizen aan de Satijnvlinder 30, 32 en gedeeltelijk 34, zal
     - de onveiligheid van deze woningen doen toenemen doordat er eenvoudiger ongewenste toegang wordt gecreëerd tot deze percelen;
     - de overlast van de uitlaatgassen van auto's doen toenemen, zeker omdat deze woningen de terrassen dan aan de kant van deze ontsluitingsweg hebben. Het leefklimaat op en rond ons perceel wordt hierdoor sterk aangetast.
       Dit komt tevens de groenvoorziening in deze tuinen niet ten goede;
     - de overlast van geluid van startende, optrekkende en afremmende auto's doen vergroten;
     - tevens overlast doen ontstaan door inschijnend licht van de koplampen van auto's;
     - er voor zorgen dat genoemde huizen aan de voor- en achterzijde worden opgesloten door een openbare weg, iets wat een uitzonderlijke situatie is.

   Ik verzoek u daarom om af te zien van een weg achter de huizen aan de Satijnvlinder 30, 32 en 34.

4. Algemeen woongenot en veiligheid tijdens (mogelijke) uitvoering

   - Het bebouwen van het plangebied met 5 woningen zal het nu vrije uitzicht vanuit in ieder geval Satijnvlinder 32 volledig wegnemen en daarmee het woongenot, zowel vanuit de tuin als de woning zelf, sterk aantasten. Ik verzoek u daarom het aantal huizen te beperken tot een maximum 2, gelegen aan de zijde van 't Zand.
   - Tevens zijn er zorgen over het mogelijke vrijkomen van asbest bij de ontwikkeling van dit gebied (grondpuin en/of afbraak bestaande woning/ schuur). Ik verzoek u ervoor zorg te dragen dat er geen asbest vrijkomt bij een eventuele, hopelijk beperkte, ontwikkeling van het plangebied.

Als laatste vermeld ik nog dat er ook gesprekken zijn geweest om een deel van het perceel te kopen, maar dat deze, na overeenstemming over de prijs, mislukt zijn door mijns inziens irreële verkoopvoorwaarden van de verkoper. Het blijft voor mij echter ook een optie om een deel van het perceel te kopen tegen een juiste prijs/voorwaarden verhouding.

Ik vertrouw erop dat u mijn zienswijze serieus in overweging neemt en zie de verwerking van de aangedragen punten graag terugkomen in de definitieve plannen.

AANTEKENEN

R AANGETEKENDE BRIEF
NL frankering betaald € 8,35
16gr

D - A - 1
PostNL
176213 18-07-2017 13:20

RECOMMANDÉ NL

3SRPKS969066220 3500CE 16200

Ingekomen PLC d.d.
19 JUL 2017

De Gemeenteraad van Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Omgevingsrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.

CARDEAU

[redacted]

Bijlage 2: resultaten WoON onderzoek 2015

WoOn onderzoek

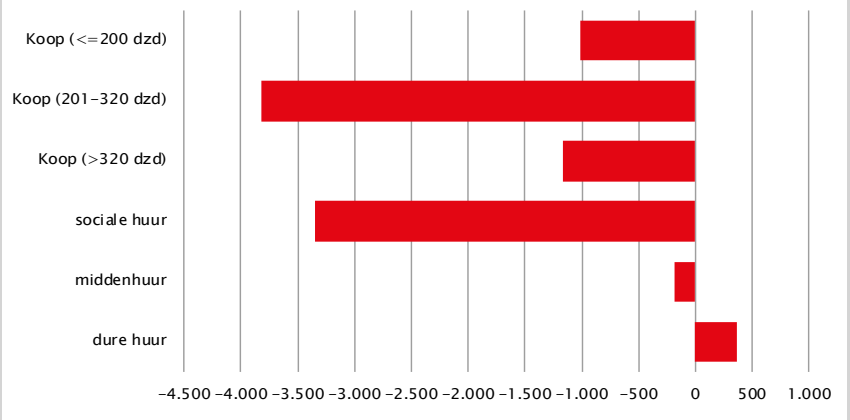
Woonwensen zijn afgeleid uit het landelijke WoON 2015 onderzoek. We hebben hiervoor gekeken naar de 'vragers in de markt'. Deze groep bestaat uit huishoudens die zeggen binnen twee jaar te willen verhuizen naar een zelfstandige woning én ook minimaal één actie hebben ondernomen om een andere woning te vinden of al een woning gevonden hebben.

Resultaten WoOn 2015

Uit het WoON-onderzoek blijkt dat er een tekort is van 2.000 á 3.000 koopwoningen per jaar.

Uit het driejaarlijkse WoOn-onderzoek blijkt dat er een tekort aan alle segmenten woningen is behalve dure huur. Bij koopwoningen zit de meeste spanning in het middensegment, bij huur zit de meeste spanning in het sociale segment, zowel relatief als absoluut gezien.
Er is ook een tekort aan dure koop (> € 320 duizend):

Spanningsindicator woningmarkt, naar eigendom en prijsklasse (absoluut)



Bron: WoON 2015, bewerking Onderzoek

(De absolute spanning wordt gevormd door het toekomstige aanbod woningen (als gevolg van verhuizingen) te verminderen met de vraag.)

Vraag naar koopwoningen - prijs per vierkante meter

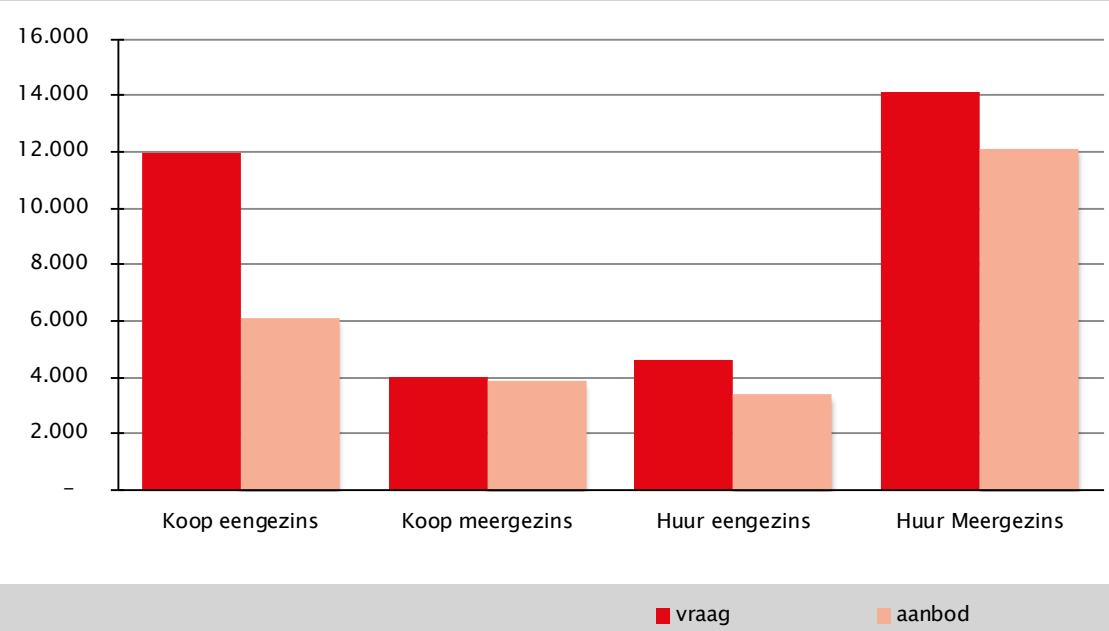
Gewenste koopprijs per m2

	eengezins	meergezins	totaal
tot 2.000 euro per m2	3.618	353	3.970
2.000 -3.000 per m2	4.934	2.055	6.989
meer dan 3.000 euro per m2	2.206	1.318	3.524
geen voorkeur	1.213	310	1.523
totaal	11.970	4.036	16.006

Bron: microbestand WoON 2015

Koop-, huur-, eengezins- en meergezinswoningen

Vraag en aanbod naar eengezinswoningen en meergezinswoningen

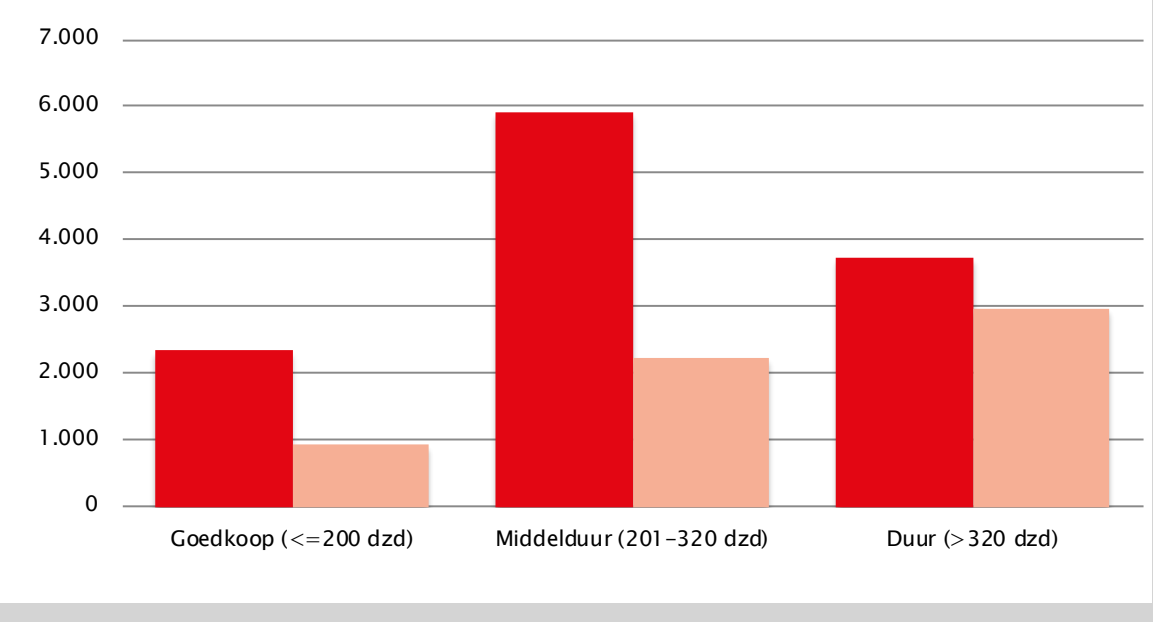


bron: WoON 2015

De vraag naar meergezinswoningen (appartementen) is hoger dan de vraag naar eengezinswoningen. Maar indien huishoudens met een concrete verhuiswens daadwerkelijk binnen twee jaar verhuizen zal de vraag naar eengezins koopwoningen dubbel zo groot zijn als het aanbod ervan.

Vraag en aanbod eengezins koopwoningen naar prijscategorie

Vraag en aanbod naar eengezins koopwoningen



Bron: WoON 2015, bewerking Onderzoek

- Zowel voor goedkope als middeldure koopwoningen is de vraag meer dan 2,5 keer zo groot als het aanbod.
- De grootste absolute spanning zit op de middeldure koopwoningen, waar een tekort is van ruim 3.500 woningen.

Bijlage 3: gespreksverslag 29 november 2017

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Werken met de Stad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Verslag

Bijeenkomst	Verslag bijeenkomst Zand 24	**Verslag door**	P.E.A.A. Thijssen
Datum	29 november 2017	**Datum verslag**	26 januari 2018
Tijdstip	16.00 tot 17.00	**Verzonden aan**	
Plaats	Stadskantoor Utrecht	**Vervolg**	

Agendapunten

Bespreken aanpassingen plan het Zand 24

Deelnemers

Bewoners
[redacted]

Gemeente
Philippe Thijssen (projectleider), **Stijn Scheijven** (bestemmingsplan jurist)

Ontwikkelaar
[redacted]

Opening
Philippe Thijssen opent de vergadering en geeft een korte introductie op het overleg en heet iedereen welkom.
Bij het overleg zijn drie bewoners aanwezig de andere bewoners konden helaas niet bij het overleg aanwezig zijn.
Tevens heeft de ontwikkelaar van het plan ([redacted]) een stedenbouwkundigbureau uitgenodigd voor het overleg ([redacted]). [redacted] zal in het overleg de belangrijkste wijzigingen die in het plan zijn opgenomen toelichten.

Belangrijkste inhoudelijke kritiekpunten op het plan besproken d.d 21 september 2018

- **Relatie plan (Zand 24) op de aangrenzende woningen**
  Bewoners willen graag weten wat de effecten zijn van de geplande nieuwbouw (Zand 24) op de bestaande woningen aan Malthezerhof? Hiervoor moet een schaduwstudie opgesteld worden.

  Reactie:
  Er is inmiddels een schaduwstudie uitgevoerd voor het gehele plan. In de schaduwstudie is uitgegaan van de onderstaande maatgevende momenten. De schaduwstudie vergelijkt een maximale bouwhoogte van 11 meter (10 meter +10%) en 12 meter (11 meter + 10%).

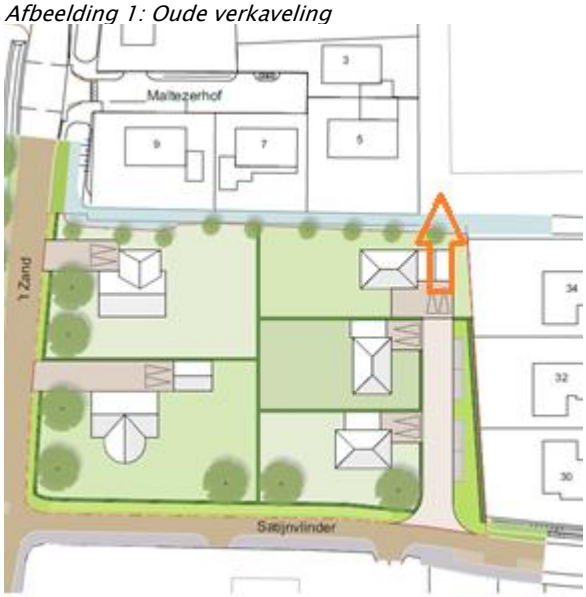
  Wanneer we de invloed bekijken van de nog te bouwen woningen blijkt dat de effecten hiervan op de aangrenzende woningen beperkt zijn.
  - 21 maart 23 september 10.00 uur
  - 21 maart 23 september 12.00 uur
  - 21 maart 23 september 14.00 uur
  - 21 maart 23 september 16.00 uur
  - 21 maart 23 september 18.00 uur
  - 20 juni 10.00 uur
  - 20 juni 12.00 uur
  - 20 juni 14.00 uur
  - 20 juni 16.00 uur
  - 20 juni 18.00 uur
  - 22 december 10.00 uur
  - 22 december 12.00 uur
  - 22 december 14.00 uur
  - 22 december 16.00 uur
  - 22 december 18.00 uur

- **Insteekweg in ruimtelijke gezien onlogisch**
  Bewoners vinden de keuze voor de insteekweg niet logisch, deze wordt op andere plekken ook niet toegepast.

  Reactie
  In de eerdere ontwerpen werd voor de woningen in de 2e lijn uitgegaan van een insteekweg (zie afbeelding) Dit is volgens de omwonenden een onlogisch ontwerpprincipe omdat dit elders in de wijk niet op deze manier voorkomt. Ten noorden van het plangebied bevindt zich het 'Malthezerhof' daar is gebruik gemaakt van een 'hofje' in plaats van insteekweg. Het zou logischer zijn om bij de ontwikkeling van het Zand 24 ook gebruik te maken van een dergelijke inrichting.

  In de nieuwe verkaveling (afbeelding 2) heeft de ontwikkelaar ervoor gekozen de ontsluiting op een andere manier vorm te geven, doormiddel van een hofje. Dit sluit stedenbouwkundig beter aan bij de ontwerpprincipes zoals die elders (bijvoorbeeld Malthezerhof) ook zijn toegepast. Bijkomend voordeel van een 'hofje' in plaats van een 'insteekweg' is dat dit verkeerskundig aantrekkelijker is. Inrijdende auto's (bezoekers) kunnen eenvoudig keren en hoeven niet achteruit te rijden.

Afbeelding 1: Oude verkaveling



Afbeelding 2: Nieuwe verkaveling

- **Insteekweg zorgt voor mogelijke lichtoverlast**
  De geplande insteekweg voor de woningen in de 2e rij kan er voor zorgen dat de bewoners van [redacted] last hebben van inschijnend licht.

  Reactie
  In het eerdere plan werd met name door de bewoner van [redacted] aangegeven dat het nieuwe plan zou zorgen voor lichtoverlast. Hoewel deze woning zich op geruime afstand bevindt van de insteekweg is er toch gekeken naar een verbetering. In de oude verkaveling schijnt het licht van inrijdende auto's bij de oranje pijl. In de nieuwe verkaveling zal inschijnend licht van koplampen worden geblokkeerd door de zijgevel van de woning op de kopse kant van het hofje.

- **Insteekweg zorgt mogelijk voor onveilige situaties**
  Door de insteekweg komen de achtertuinen te liggen aan een openbare weg, dit zorgt mogelijk voor onveilige situaties.

  Reactie
  In het eerdere plan grensden de achtertuinen van de woningen (Satijnvlinder [redacted] aan de insteekweg. Hierdoor zou er mogelijk een onveilige situatie ontstaan (inbraken). De nieuwe verkaveling speelt hierop in doordat de woningen niet rechtstreeks meer grenzen aan de insteekweg weg. De woningen van de Satijnvlinde [redacted] grenzen met hun achtertuin aan een de tuin van één woningen, dan wel aan een groenvoorzieningen die aangebracht zal worden.

- **Funderingsmethode (heien)**
  Bewoners hebben aangegeven zorgen te hebben over de keuze voor de funderingsmethode (heien). Welke keuze wordt gemaakt en kan deze keuze in een vroeg stadium worden vastgelegd?

  Reactie
  De bewoners hebben eerder aangegeven zorgen te hebben over de gekozen funderingsmethode voor het toekomstige plan. Op dit moment is er nog geen keuze gemaakt voor de funderingsmethode (schroeven/ heien). Philippe Thijssen geeft aan dat hiervoor het reguliere traject doorlopen moet worden. Allereerst gaat de ontwikkelaar sonderingsonderzoeken doen naar de gesteldheid van de bodem, tevens zal het omliggende gebied in kaart gebracht worden. Op basis van hiervan zal een keuze gemaakt worden voor de funderingsmethode.

- **Bouwvlakken hoofdbebouwing**
  Tot waar kan er maximaal gebouwd worden (hoofdgebouw). In onderstaande afbeelding is de maximale invulling van de hoofdbebouwing aangegeven.

  We hebben het bouwvlak verkleind ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zodat de afstand tot aan de bestemmingsgrens (minimaal 5 meter) bedraagt. Dit komt overeen met de afstandseis uit het geldende bestemmingsplan het Zand.

- **Onderhoud bomen, groen en beschoeiing waterkant**
  Bewoners hebben zorgen over het bestaande groen langs de waterkant en de beschoeiing. De sloot wordt op dit moment slecht onderhouden.

  Reactie
  De gemeente is in overleg getreden met het Waterschap en de beheerder van de watergangen vanuit de gemeente Utrecht. De sloot wordt in de huidige situatie slecht onderhouden tevens is de kwaliteit van een aantal bomen langs de sloot twijfelachtig volgens bewoners. Ontwikkelaar brengt in kader van ecologisch onderzoek de kwaliteit van het aanwezige groen (bomen) in kaart. Voor wat betreft het toekomstig onderhoud van de sloot zijn een aantal zaken afgesproken. De ontwikkelaar zorgt ervoor dat de sloot eenmalig in zijn geheel wordt opgeschoond zodat deze met een maaiboot onderhouden kan worden.
  Het verzoek om bomen te kappen langs de watergang zal integraal moeten worden bekeken met het ecologisch onderzoek en de kwaliteit van de bomen (zie ook onderstaand bij 'ecologische waarden locatie'.

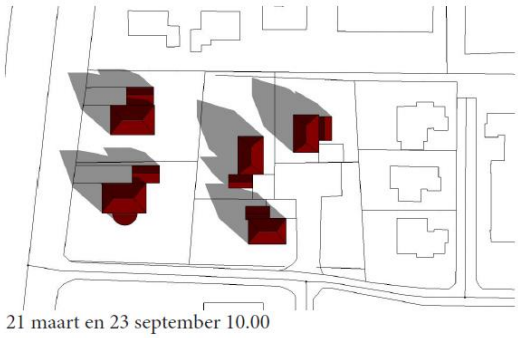
- **Relatie plan (Zand 24) en bedrijfsbestemming** [redacted]
  In het Johanniterveld is sprake van een gebied met een matige functiemenging (bedrijven, maatschappelijke functies, detailhandel en wonen). In bijlage 2 van de planregels van het bestemmingsplan 'Het Zand' is de lijst van functiemenging opgenomen. In deze lijst is een datacentra is getypeerd als categorie B1: Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit hewindt Bouwbesluit toereikend zijn.

- **Ecologische waarden locatie**
  Naar aanleiding van nader onderzoek gedurende de seizoenen is vastgesteld dat er op de locatie geen nesten voorkomen van jaarrond beschermde vogels. Uit dit aanvullende onderzoek is ook naar voren gekomen dat er voor vleermuizen geen vaste rust- of verblijfsplaatsen op de locatie zijn aangetroffen. De sloot met bomen kan worden gezien als een foerageerroute voor vleermuizen. Insteek is om deze foerageerroute in stand te houden.

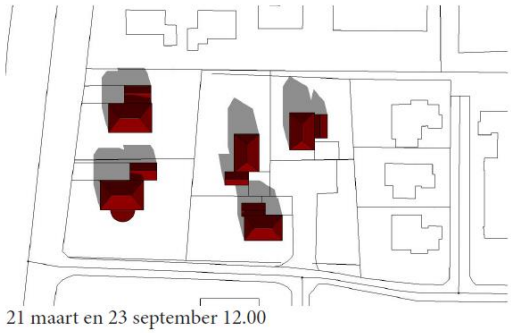
- **Maximale bouwhoogte van het plan**
  Het huidige bestemmingsplan voor de locatie staat op dit moment een bouwhoogte toe van 10 meter + een binnenplanse ontheffing van 10% (max. 11 meter). In het nieuwe plan wordt een maximale hoogte opgenomen van max. 11 meter, wat betreft de bouwhoogte hoeft er bij de verdere uitwerking geen beroep te worden gedaan op de binnenplanse vrijstelling in het bestemmingsplan.

Bijlage 4: Bezonningsstudie

11 meter (10 meter + 10%)



21 maart en 23 september 10.00



21 maart en 23 september 12.00

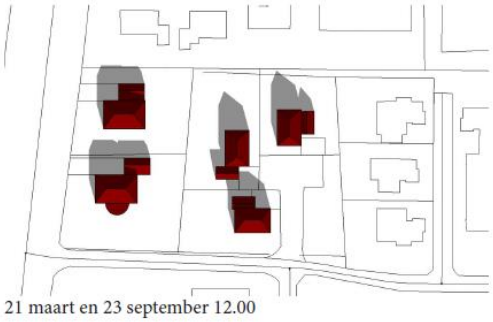
21 maart en 23 september 14.00

21 maart en 23 september 16.00

21 maart en 23 september 18.00

12 meter (11 meter + 10%)

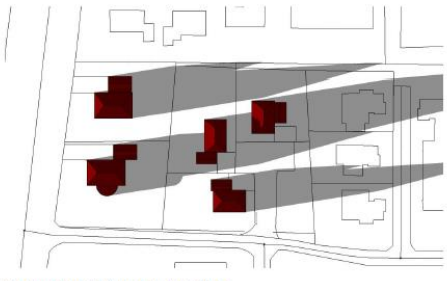
21 maart en 23 september 10.00



21 maart en 23 september 12.00

21 maart en 23 september 14.00

21 maart en 23 september 16.00



21 maart en 23 september 18.00

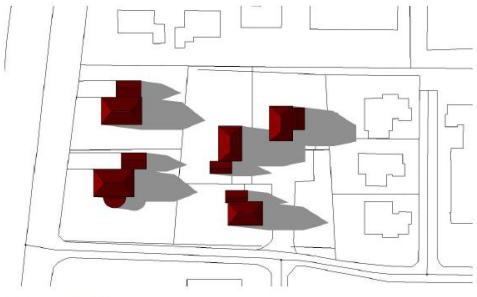
11 meter (10 meter + 10%)

20 juni 10.00

20 juni 12.00

20 juni 14.00

20 juni 16.00



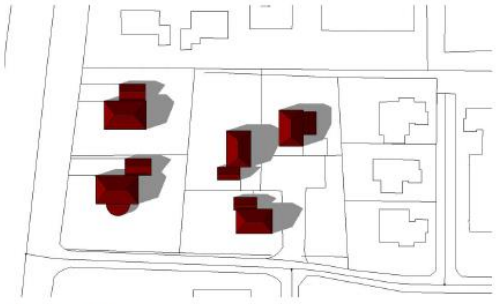
20 juni 18.00

12 meter (11 meter + 10%)

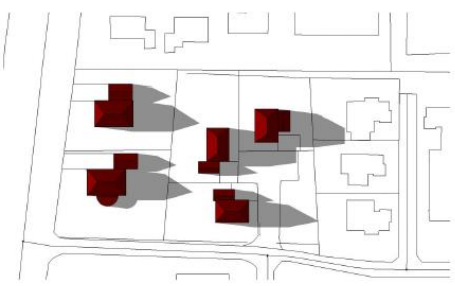
20 juni 10.00

20 juni 12.00

20 juni 14.00

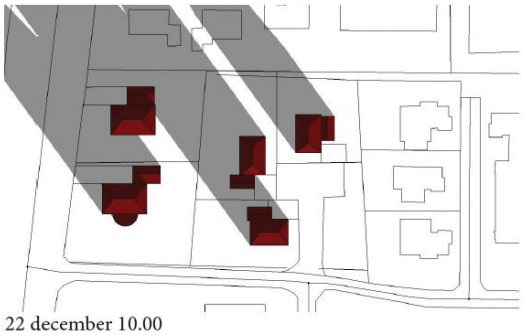


20 juni 16.00

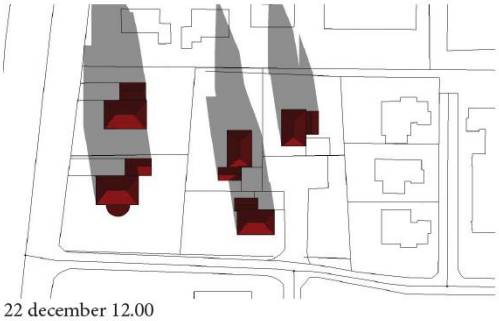


20 juni 18.00

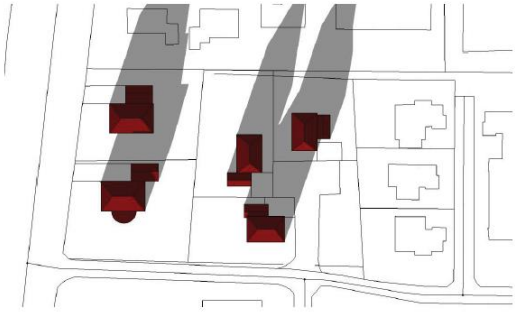
11 meter (10 meter + 10%)



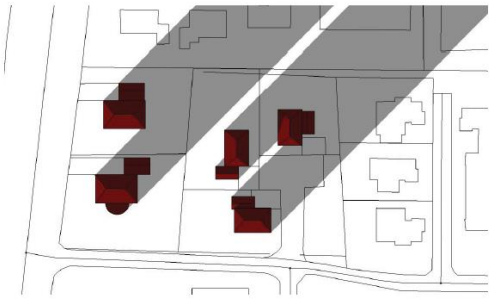
22 december 10.00



22 december 12.00



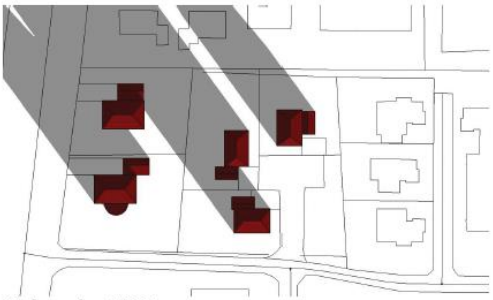
22 december 14.00



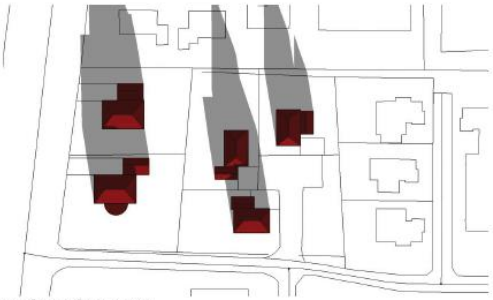
22 december 16.00

22 december 18.00

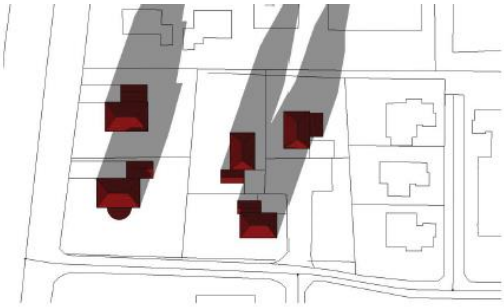
12 meter (11 meter + 10%)



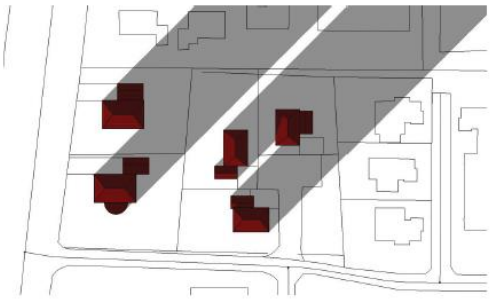
22 december 10.00



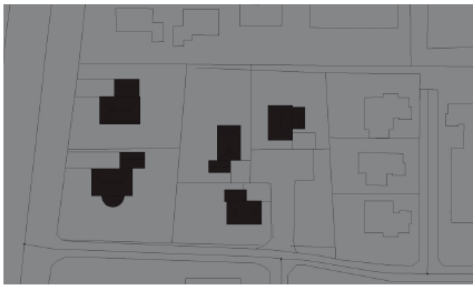
22 december 12.00



22 december 14.00



22 december 16.00



22 december 18.00

Bijlage 5: verbeelding met indicatieve verkaveling

‘T ZAND 24

BOUWVLAK MET INDICATIEF VERKAVELINGSPLAN

Bouwvlak hoofdbebouwing

grens plangebied

Projectnaam:	Utrecht, ‘t Zand 24 Leidsche Rijn
Opdrachtgever:	Van Winden Property Consult bv
Datum en status:	22 januari 2018
Schaal:	1:500 I A3
Project-/Documentnummer:	PN 525.01 / Doc. 11579
Pagina:	1

N

IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE

link naar RoPubliceer

In dit programma is **bestemmingsplan Het Zand, 24 Oost** in een beveiligde omgeving digitaal raadpleegbaar.

- links 'alle bijbehorende documenten tonen'
- rechts kunt u dan de pdf-documenten inzien.

Link: https://0344.ropubliceer.nl/?phID=99C8D5F0-404B-4263-BD18-F32F838E1301&key=0530481170821350310291110540140310440891560830281562460400601711240981560640041141971380620320141620810621570741690971070421081241200971970290 98