



## **Ruimtelijke onderbouwing**

### **Kavel D4/E4 Leidsche Rijn Centrum te Utrecht**





## **Ruimtelijke onderbouwing kavel D4/E4 Leidsche Rijn Centrum**

Opdrachtgever : Gemeente Utrecht

Opsteller : Emphasis ruimtelijke ordening en juridisch advies  
Postbus 272  
5140 AG Waalwijk

Datum : 11 mei 2026

|       |                                                                                                                                   |    |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | INLEIDING .....                                                                                                                   | 1  |
| 1.1   | Aanleiding en doelstelling .....                                                                                                  | 1  |
| 1.2   | Ligging en begrenzing kavel D4/E4 .....                                                                                           | 2  |
| 1.3   | Geldende plannen.....                                                                                                             | 4  |
| 1.4   | Leeswijzer .....                                                                                                                  | 5  |
| 2     | RELEVANTE BELEIDSKADERS.....                                                                                                      | 5  |
| 2.1   | Rijksbeleid.....                                                                                                                  | 5  |
| 2.1.1 | Nationale Omgevingsvisie (2020).....                                                                                              | 5  |
| 2.1.2 | Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) (2012) ..... | 7  |
| 2.1.3 | Ladder voor duurzame verstedelijking (2017).....                                                                                  | 7  |
| 2.1.4 | Structuurvisie Ondergrond .....                                                                                                   | 9  |
| 2.2   | Provinciaal beleid.....                                                                                                           | 10 |
| 2.2.1 | Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening.....                                                                   | 10 |
| 2.2.2 | Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016).....                                                                            | 13 |
| 2.3   | Gemeentelijk beleid .....                                                                                                         | 14 |
| 2.3.1 | Coalitieakkoord 'Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat' .....                            | 14 |
| 2.3.2 | Omgevingsvisie Utrecht .....                                                                                                      | 15 |
| 2.3.3 | Gebiedspecifiek beleid.....                                                                                                       | 45 |
| 2.3.4 | Overig gemeentelijk beleid .....                                                                                                  | 46 |
| 2.4   | Conclusie .....                                                                                                                   | 48 |
| 3     | BESTAANDE SITUATIE .....                                                                                                          | 49 |
| 3.1   | Inleiding .....                                                                                                                   | 49 |
| 3.2   | Beschrijving van het kavel D4/E4 .....                                                                                            | 49 |
| 3.2.1 | Historische ontwikkeling.....                                                                                                     | 49 |
| 3.2.2 | Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie.....                                                                      | 50 |
| 3.2.3 | Structuurbepalende elementen.....                                                                                                 | 50 |
| 3.3   | Beschrijving van de bestaande functies in het kavel D4/E4.....                                                                    | 51 |
| 4     | PROJECTBESCHRIJVING .....                                                                                                         | 52 |
| 4.1   | Stedenbouwkundige onderlegger .....                                                                                               | 52 |
| 4.2   | Toetsing aan geldende bestemmingsplan .....                                                                                       | 52 |
| 4.3   | Aan andere ter plaatse geldende bestemmingsplannen wordt voldaan .....                                                            | 52 |
| 4.4   | Overschrijding maximale hoeveelheid bruto vloeroppervlak .....                                                                    | 54 |
| 4.5   | Verkeer en openbare ruimte.....                                                                                                   | 55 |
| 4.6   | Parkeren .....                                                                                                                    | 59 |
| 5     | ONDERZOEK EN RANDVOORWAARDEN.....                                                                                                 | 65 |
| 5.1   | Inleiding .....                                                                                                                   | 65 |
| 5.2   | Milieueffectrapportage .....                                                                                                      | 65 |
| 5.3   | Bedrijven en milieuzonering .....                                                                                                 | 66 |
| 5.4   | Geluidhinder .....                                                                                                                | 67 |

|      |                                       |    |
|------|---------------------------------------|----|
| 5.5  | Geur .....                            | 70 |
| 5.6  | Externe veiligheid.....               | 72 |
| 5.7  | Ontploffbare Oorlogsresten .....      | 74 |
| 5.8  | Luchtkwaliteit .....                  | 74 |
| 5.9  | Bodem .....                           | 77 |
| 5.10 | Natuurbescherming .....               | 78 |
| 5.11 | Bomen .....                           | 83 |
| 5.12 | Water .....                           | 84 |
| 5.13 | Archeologie .....                     | 86 |
| 5.14 | Gezond stedelijk leven .....          | 88 |
| 5.15 | Toegankelijkheid .....                | 91 |
| 5.16 | Duurzaamheid .....                    | 94 |
| 5.17 | Conclusie .....                       | 95 |
| 6    | UITVOERBAARHEID.....                  | 96 |
| 6.1  | Economische uitvoerbaarheid .....     | 96 |
| 6.2  | Maatschappelijke uitvoerbaarheid..... | 96 |
| 7    | EINDBEOORDELING .....                 | 98 |

## **BIJLAGEN**

|    |                                                  |
|----|--------------------------------------------------|
| 1  | Berekening stikstofdepositie (Aerius calculatie) |
| 2  | Aanmeldnotitie MER                               |
| 3  | m.e.r.-beoordelingsbesluit                       |
| 4  | Quickscan flora en fauna                         |
| 5  | Nader onderzoek beschermde soorten               |
| 6  | Onderzoek externe veiligheid                     |
| 7  | Besluit hogere waarden Wet geluidhinder          |
| 8  | Bezonningsstudie                                 |
| 9  | Memo luchtkwaliteit                              |
| 10 | Windhinderonderzoek                              |
| 11 | Mobiliteitsplan                                  |
| 12 | Bodemonderzoek bouwwegen                         |
| 13 | Memo waterberging Leidsche Rijn                  |

## **1 INLEIDING**

### **1.1 Aanleiding en doelstelling**

Voor de kavels D4 en E4, onderdeel van Leidsche Rijn Centrum, bestaat het plan om 377 woningen, circa 3.049 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak kantoorruimte, 260 parkeerplaatsen voor auto's en 740 fietsparkeerplaatsen mogelijk te maken.

- Kavel D4 is gelegen tussen de Parijsboulevard in het noorden, de Wenenpromenade in het zuiden, de Bratislavapromenade in het oosten en de Centruboulevard in het westen;
- Kavel E4 is gelegen tussen de Wenenboulevard in het noorden, de Vaduzdijk in het zuiden, de Centruboulevard in het westen en de Ljublanapromenade in het oosten.

Beide kavels worden gerealiseerd tussen de Parijsboulevard aan de noordzijde, de Bratislavapromenade en de Ljublanapromenade aan de oostzijde, de Vaduzdijk aan de zuidzijde en de Centruboulevard aan de westzijde. De twee invullingen vormen bij elkaar een samenhangend geheel van op elkaar afgestemde bouwmassa's.

De voorziene gebouwen op kavel D4 en E4 zijn elk samengesteld uit drie afzonderlijke bouwdelen die zijn ontworpen door verschillende architecten. Zo ontstaat een afwisselend maar ook samenhangend beeld. De ontwerpen zijn goedgekeurd door de door de gemeente aangestelde supervisor Leidsche Rijn Centrum. Het Bureau Commissie Omgevingskwaliteit Utrecht heeft het bouwplan eveneens voorzien van een positief advies.

Beide gebouwen krijgen aan de binnenzijde een binnentuin, hiervoor is een landschappelijk inrichtingsplan opgesteld.

De verdeling van de functies over de bouwlagen is als volgt:

- Wonen op alle bouwlagen;
- Kantoren in de plint van gebouw D4;
- Auto- en fietsparkeren in twee ondergrondse lagen.

Voor het plan is een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend met als doel dit planologisch-juridisch mogelijk te maken. Het bouwplan voor kavel D4/E4 voldoet aan de stedenbouwkundige principes en grotendeels aan de regels van het geldende bestemmingsplan LRC Kern en Zuid. Op twee punten voldoet het plan niet, namelijk:

- de bouwhoogte wordt op kavel E4 ten behoeve van de realisatie van een toren op een deel van het kavel overschreden met 1,28 m;
- de maximaal toegestane oppervlakte m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak wonen wordt met 41.013 m<sup>2</sup> overschreden.

Aan de andere ter plaatse geldende bestemmingsplannen (zie paragraaf 1.3) wordt voldaan.

Een omgevingsvergunning kan voor dit project worden verleend op grond van artikel 2.1, onder c, in samenhang met artikel 2.12, sub a, onder 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Daarvoor is vereist dat een ruimtelijke onderbouwing wordt overgelegd waaruit blijkt dat de afwijkingen van het bestemmingsplan en het verlenen van de omgevingsvergunning in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Het plan bevat meer dan 250 woningen zodat er een separate verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad vereist is.

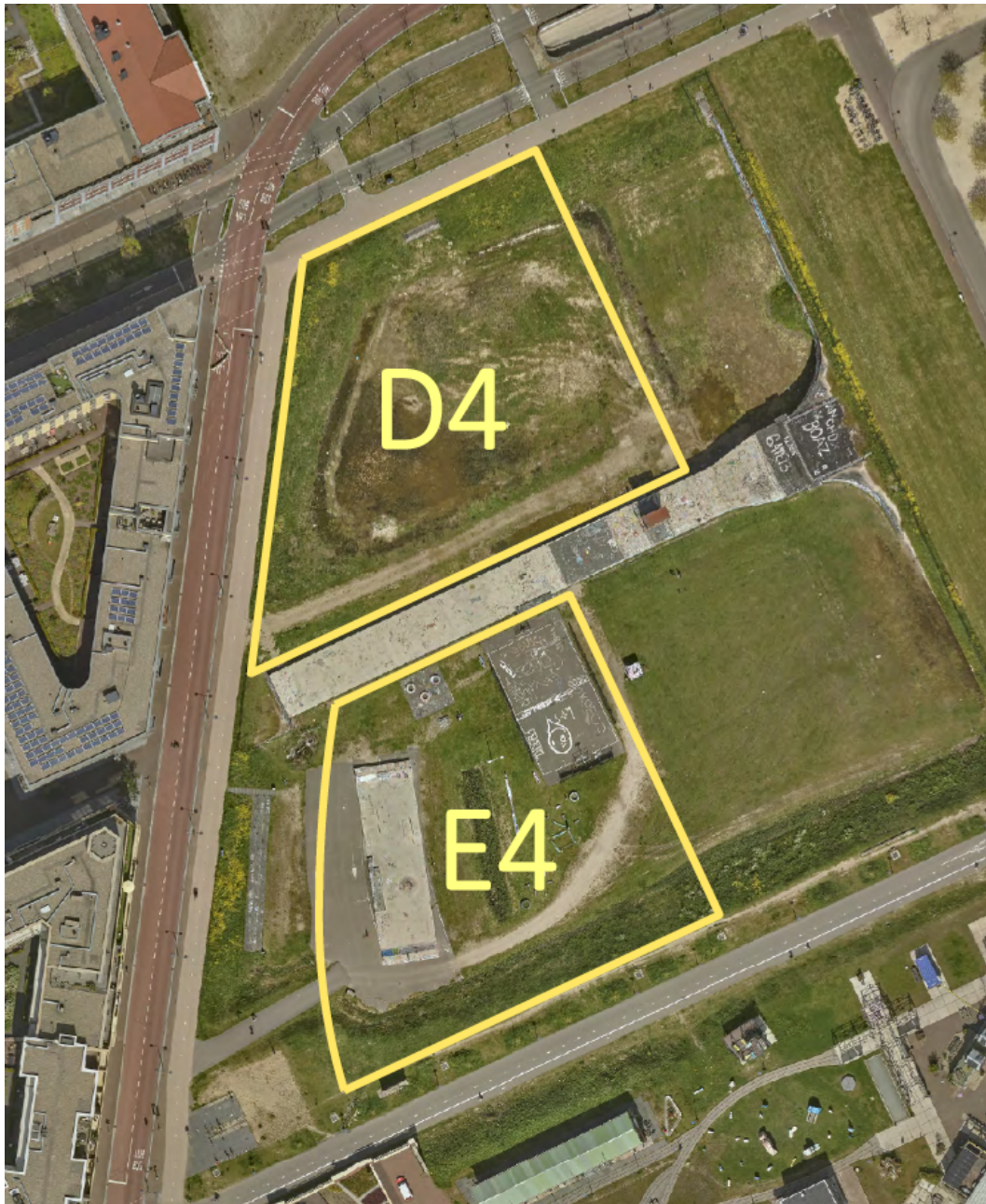
Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Als een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet blijft op grond van artikel 4.3, aanhef en onder a, van de Invoeringswet Omgevingswet het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het besluit op die aanvraag onherroepelijk wordt. De aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend op 28 februari 2022. Dat betekent dat in dit geval het oude recht, zoals dat gold vóór 1 januari 2024, van toepassing blijft. In dat kader spreken we in deze Ruimtelijke Onderbouwing nog van bestemmingsplannen zoals deze golden onder de Wet Ruimtelijke Ordening.<sup>1</sup> Ook is in de Ruimtelijke Onderbouwing aangesloten bij het beleid zoals dat gold onder het oude recht. Deze uitleg past bij de eerbiedigende werking voor lopende procedures die de wetgever aan het overgangsrecht ten grondslag heeft gelegd.

## **1.2 Ligging en begrenzing kavel D4/E4**

Kavel D4/E4 ligt in de wijk Leidsche Rijn en is onderdeel van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid'. Het kavel D4/E4 is begrensd door de Parijsboulevard in het noorden, de Centruboulevard in het westen, de Bratislavapromenade en Ljublanapromenade in het oosten en de Vaduzdijk in het zuiden.

---

<sup>1</sup> Vergelijk Rb. Midden-Nederland 20 maart 2025, ECLI:NL:RBMME:2025:1285; Rb. Overijssel 14 november 2025, ECLI:NL:RBOVE:2025:6571.

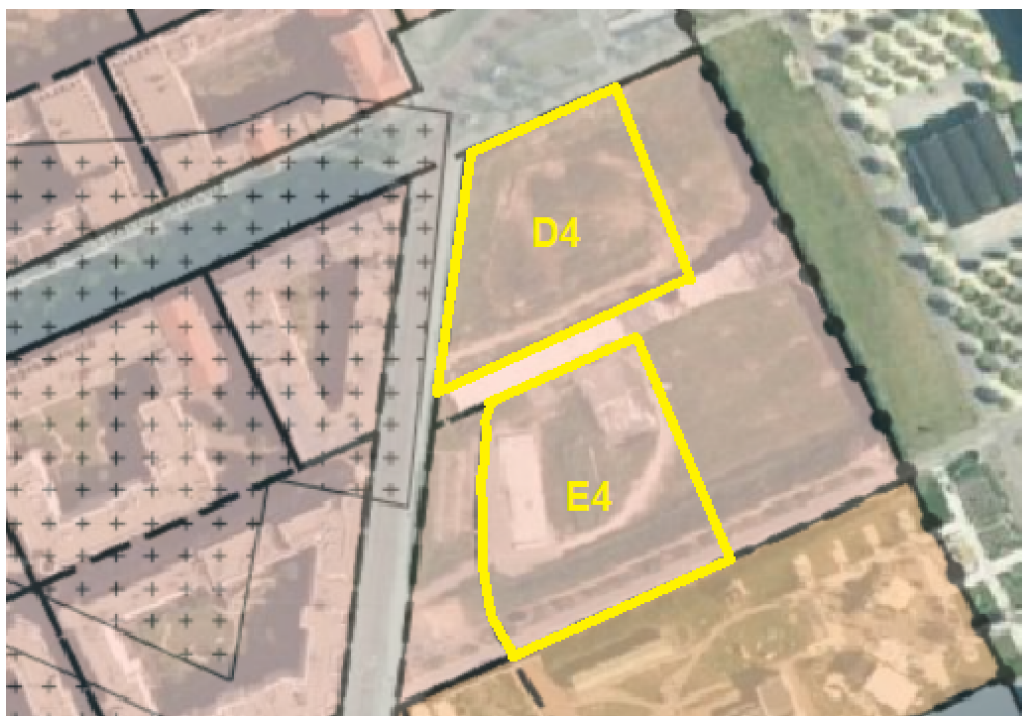


Afbeelding 1: Kavel D4 en E4

### 1.3 Geldende plannen

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de volgende bestemmingsplannen

| Bestemmingsplan                                                      | Vastgesteld door Raad | Onherroepelijk   |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------|
| Actualisering diverse gebieden 2021                                  | 27 januari 2022       | 27 januari 2022  |
| Chw Algemene regels over bouwen en gebruik                           | 30 november 2017      | 18 december 2018 |
| Leidsche Rijn Utrecht 1999                                           | 28 oktober 1999       | 27 februari 2002 |
| Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid                                   | 7 juni 2012           | 20 maart 2013    |
| Leidsche Rijn Utrecht 1999, Uitwerkingsplan A2 – Spoorlijn Hogeweide | 10 mei 2005           | 5 april 2006     |
| Chw bestemmingsplan algemene regels Utrecht                          | 2 februari 2023       | 11 juli 2023     |



Afbeelding 2: Vigerend bestemmingplan Leidsche Rijn centrum Kern en Zuid met de bestemming Centrum op kavels D4 en E4

## **1.4 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, wordt het plan 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.

## **2 RELEVANTE BELEIDSKADERS**

### **2.1 Rijksbeleid**

#### *2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)*

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

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

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

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

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

#### *Omgevingsinclusieve benadering*

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

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

#### *Afwegingsprincipes*

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

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

#### *Kavel D4/E4*

De ontwikkeling van kavel D4/E4 past binnen de nationale belangen en prioriteiten van het Rijk en voldoet daarmee aan de NOVI. Er worden 377 woningen mogelijk gemaakt waar veel vraag naar is. In hoofdstuk 5 is beschreven op welke manier het plan voldoet aan een goede leefomgevingskwaliteit.

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

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

#### *Kavel D4/E4*

Het kavel D4/E4 is in het Barro aangewezen als gebied voor erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde in verband met de Romeinse Limes. In het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht is archeologie geregeld. De overige zone - archeologische verwachting 5 ligt over het plangebied. Dat betekent dat een vergunning nodig is voor grondwerk voor een oppervlakte van meer dan 500 m<sup>2</sup> en een diepte van meer dan 30 cm. In artikel 19.4 van de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat de vergunning wordt verleend als het grondwerk geen directe of indirecte gevolgen heeft voor het archeologische erfgoed of als er maatregelen zijn getroffen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden. Het kavel D4/E4 heeft op de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht geen archeologische verwachting. In paragraaf 5.12 wordt verder ingegaan op dit thema.

In het Barro zijn regels opgenomen voor radars die in beheer zijn van defensie. De bijbehorende regelgeving is vastgelegd in de Rarro. De maximale bouwhoogte van het plan is lager dan de maximale bouwhoogte die behoort bij het radarverstoringsgebied voor Soesterberg. De ontwikkeling past binnen het Barro en de Rarro.

### *2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (2017)*

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

#### *Beschrijving behoefte*

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

#### *Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied*

Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. De provincie Utrecht heeft in de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied vastgelegd.

#### *Kavel D4/E4*

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

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

In het Meerjarenperspectief Ruimte (2022) van de gemeente Utrecht is de meest actuele plancapaciteit aangegeven. Voor de periode van 2022 tot 2040 omvat de harde planvoorraad een totaal van 44.977 woningen. De vraag naar nieuwe woningen is dus groter dan het aanbod. De 377 woningen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, worden tot de harde planvoorraad gerekend in het Meerjaren Perspectief omdat de woningen in een gemeentelijke grondexploitatie zijn opgenomen. Deze woningen voorzien dus in een deel van de behoefte aan nieuwe woningen in Utrecht.

De bevolking van Utrecht is de afgelopen jaren fors toegenomen, een groei die ook in de komende jaren gestaag doorzet. De voorspelde groei is een kans om kwaliteit aan de stad toe te voegen. De (blijvende) druk op de woningmarkt leidt tot een toenemende vraag naar centrum stedelijke woningbouw in alle segmenten.

Het bouwplan bestaat uit 377 woningen, 3.049 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak kantoorruimte, 260 parkeerplaatsen voor auto's en 740 fietsparkeerplaatsen. Het bouwplan is gelegen in het stedelijk gebied, zoals gedefinieerd in artikel 1.1.1 onder h van het Besluit ruimtelijke ordening.

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is van toepassing op deze ontwikkeling. Dit betekent dat deze ruimtelijke onderbouwing een motivering moet bevatten van de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling. De woningvraag in Utrecht overstijgt zoals hiervoor is aangegeven de harde plancapaciteit. De ontwikkeling van het kavel D4/E4 met maximaal 377 woningen draagt in bescheiden mate bij aan de woningbehoefte in de stad en de regio.

Gelet op het voorgaande voldoet de ontwikkeling aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

#### *2.1.4 Structuurvisie Ondergrond*

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

De Structuurvisie Ondergrond gaat over de nationale belangen van de drinkwatervoorziening en de energievoorziening, en de weging van beide belangen ten opzichte van elkaar. Het gaat bijvoorbeeld over grondwaterwinning, gaswinning, geothermie en het opslaan van CO<sub>2</sub>. Deze Structuurvisie beoogt duidelijkheid te verschaffen over de mogelijke combinatie van grondwaterwinning en mijnbouwactiviteiten en tegelijkertijd beide belangen in voldoende mate te dienen. Dat betekent dat er steeds gezocht is naar de balans tussen enerzijds het beschermen van het grondwater voor de toekomstige drinkwatervoorziening en anderzijds het benutten van de ondergrond voor de - transitie naar een duurzame - energievoorziening. In de structuurvisie wordt aangegeven waar activiteiten in de ondergrond ruimtelijk uitgesloten of gecombineerd kunnen worden, nog voorafgaand aan een concreet initiatief.

#### *Kavel D4/E4*

In de gebieden waar nu grondwater wordt onttrokken voor de openbare drinkwatervoorziening is het risico op verontreiniging door mijnbouwactiviteiten, hoe klein ook, niet acceptabel. Een eventueel optredende verontreiniging heeft namelijk grote consequenties voor de huidige drinkwatervoorziening. De provincies sluiten daarom mijnbouwactiviteiten uit in de waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en boringsvrije zones rondom bestaande winputten. Het Rijk zal voor deze activiteiten dan ook geen omgevingsvergunning afgeven. Het kavel D4/E4 ligt niet in een boringsvrije zone, een waterwingebied of een grondwaterbeschermingsgebied. De ontwikkeling van de het kavel D4/E4 past binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie Ondergrond.

## 2.2 Provinciaal beleid

### 2.2.1 *Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening*

Op 10 maart 2021 stelden Provinciale Staten de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening vast. Beide zijn in werking getreden op 1 april 2021.

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

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

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

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

#### *Omgevingsvisie*

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

#### 1. Stad en land gezond

Dit thema gaat over milieu, gezondheid, recreatie en toerisme. Provincie Utrecht wil graag voor de woon-, werk-, en leefgebieden bereiken dat deze gezond zijn en uitnodigen tot bewegen. In en rondom steden en dorpen moeten voldoende groene gebieden zijn om te recreëren.

#### 2. Klimaatbestendig en waterrobuust

Dit thema gaat over een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem, een klimaatbestendige en waterveilige leefomgeving en een perspectief voor bodemdalingsgebieden. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er bescherming is tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte).

3. Duurzame energie  
Dit thema gaat over het stimuleren van energiebesparing en het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water.
4. Vitale steden en dorpen  
Dit thema gaat over ruimte voor wonen en leven en ruimte voor werken en winkelen. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat nieuwe woningen en bedrijven vooral komen op plekken binnen de bebouwde kom. Ook is het belangrijk dat deze plekken goed bereikbaar zijn met trein, bus, tram en fiets. Prioritaire locaties voor grootschalige integrale ontwikkeling zijn onder meer Leidsche Rijn, Utrecht Centraal Station (Beurskwartier/Lombokplein en Merwedekanaalzone), Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park/Rijnsweerd.
5. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar  
Dit thema gaat over een goed bereikbare provincie, ontwikkeling bij knooppunten en optimalisatie van netwerken, wegen, OV en fiets. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden komen tussen de woon-, werk-, en leefgebieden. Daarbij moet er beter gebruik gemaakt worden van bestaande wegen.
6. Levend landschap, erfgoed en cultuur  
Dit thema gaat over aantrekkelijke landschappen en een toegankelijke cultuur en waardevol erfgoed. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat veel mensen kunnen genieten van de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen. Ook is belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) meegroeit met het aantal inwoners.
7. Toekomstbestendige natuur en landbouw  
Dit thema gaat over een robuuste natuur met hoge biodiversiteit en een duurzame landbouw. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat de natuur wordt beschermd en nieuwe natuurgebieden worden aangelegd die elkaar verbinden. Verder worden boeren geholpen om een omslag te maken naar kringlooplandbouw.

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

#### *Uitvoering*

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

#### *Kavel D4/E4*

Het kavel D4/E4 is in de Omgevingsvisie aangewezen als prioritaire locatie voor integrale ontwikkeling wonen en werken rondom een knooppunt. In de Omgevingsvisie zijn voor 'ontwikkelingen bij knooppunten' de volgende ambities voor 2050 opgenomen:

- de locaties voor wonen, werken en ontmoeten en de bereikbaarheid zijn in onderlinge samenhang, en in samenhang met andere aspecten afgestemd;
- nieuwe grootschalige stedelijke ontwikkelingen zijn in de directe nabijheid van (hoogwaardig OV-) knooppunten gerealiseerd. De ontwikkeling van de kavel vindt plaats in stedelijk gebied rondom het knooppunt Leidsche Rijn. De ontwikkeling is in samenhang met andere aspecten, zie hierna, afgestemd. De ontwikkeling van de kavel past daarmee binnen de uitgangspunten van de Omgevingsvisie.

#### *Interim Omgevingsverordening*

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

- Instructieregel Bereikbaarheid (artikel 4.1 IOV)
- Instructieregel Provinciaal OV-netwerk (artikel 4.2 IOV)
- Instructieregel Verstedelijking (artikel 9.15 IOV)
- Instructieregel Overstroombaar gebied (artikel 2.10 IOV)

#### *Bereikbaarheid*

De instructieregel Bereikbaarheid (artikel 4.1 IOV) schrijft voor dat de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die de ontwikkeling van het projectgebied tot gevolg heeft, een beschrijving van de wijze waarop het plangebied wordt ontsloten voor de verschillende vervoerwijzen en een analyse of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoersnetwerk voor de diverse vervoerwijzen kunnen ontstaan.

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

#### *Kavel D4/E4*

In paragraaf 4.5 is ingegaan op de aspecten van mobiliteit. Onderzocht is of de verkeersbewegingen van de 377 woningen die door het bouwplan aan het gebied worden toegevoegd via het bestaande wegennet kunnen worden afgewikkeld. Uit de analyse die is uitgevoerd, blijkt dat de toename van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkeling niet tot extra doorstromingsknelpunten leidt. Met het uitgevoerde onderzoek zoals dat vastligt in paragraaf 4.4.1 en het mobiliteitsplan wordt voldaan aan de instructieregel uit de Interim Omgevingsverordening.

#### *Provinciaal OV-netwerk*

Door het gebied Leidsche Rijn lopen delen van het provinciale OV-netwerk. De instructieregel Provinciaal OV-netwerk (artikel 4.2 IOV) bepaalt dat een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels mag bevatten die de instandhouding en uitbreiding van het provinciaal OV-netwerk belemmeren.

#### *Kavel D4/E4*

Dit bestemmingsplan bevat dergelijke beperkingen niet, zodat aan de instructieregel wordt voldaan. Genoemde verbindingen blijven aanwezig in de nieuwe situatie en blijven beschikbaar en vrij te gebruiken voor het bestaande openbaar vervoer. De ontwikkeling van Kavel D4/E4 voldoet aan de instructieregel uit de Interim Omgevingsverordening.

#### *Verstedelijking*

Voor woningen bepaalt de instructieregel Verstedelijking (artikel 9.15 IOV) dat de woningbouw moet passen binnen het door Gedeputeerde Staten vast te stellen programma Wonen en werken. Ook mag de woningbouw niet leiden tot extra bodemdaling.

#### *Kavel D4/E4*

Het bouwplan is opgenomen in het regionaal programma Wonen en Werken via de Planmonitor Wonen. Daarin is de stand van oktober 2023 weergegeven. Het plan past goed in het regionale programma gezien de grote huidige woningtekorten in de subregio U16 Midden. De ontwikkeling van Kavel D4/E4 voldoet daarmee aan de instructieregel uit de Interim Omgevingsverordening.

#### *Overstroombaar gebied*

De instructieregel Overstroombaar gebied (artikel 2.10 IOV) bepaalt dat in een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met overstromingsrisico's. Binnendijs geldt dat voor kwetsbare en vitale objecten en woonwijken en bedrijventerreinen. Buitendijs is dit ook van toepassing op individuele woningen en bedrijven. De motivering bij een bestemmingsplan moet een beschrijving bevatten van het gemeentelijke beleid hiervoor en van de wijze waarop met het overstromingsrisico is omgegaan.

#### *Kavel D4/E4*

Het bouwplan ligt binnendijs. Kwetsbare en vitale objecten, zoals ziekenhuizen en elektriciteitscentrales, zijn niet aanwezig in het gebied.

Uit de kaarten voor overstromingsrisico's, te vinden op de Atlas Leefomgeving (<https://www.atlasleefomgeving.nl/>), blijkt dat in het projectgebied een zeer kleine kans aanwezig is op een overstroming.

In paragraaf 5.12 wordt het aspect 'Water' nader behandeld.

#### *2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)*

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

De drie hoofddambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden;

- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit;
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

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

#### *Kavel D4/E4*

Met de ontwikkeling in het kavel D4/E4 worden 377 woningen voor verschillende doelgroepen mogelijk gemaakt. Daarnaast worden kantoorfuncties mogelijk gemaakt. Met het bouwplan wordt optimaal gebruik gemaakt van de beschikbare binnenstedelijke ruimte, passend bij de vraag, namelijk door het realiseren van binnenstedelijke woningbouw. Alle gebouwen binnen het kavel D4/E4 voldoen aan de BENG kwalificatie en er wordt aandacht besteed aan een gezond binnenstedelijk leefkwaliteit. De ontwikkeling past binnen het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

### **2.3 Gemeentelijk beleid**

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

Bij de start van de collegeperiode 2022-2026 is door de nieuwe coalitie een coalitieakkoord opgesteld. Het coalitieakkoord zet een drietal thema's centraal.

1. Ongelijk investeren voor gelijke kansen  
Dat houdt in dat de middelen die beschikbaar zijn, naar de mensen gaan die dit het hardst nodig hebben. Het college grijpt in als het niet vanzelf goed komt.
2. Wooncrisis aanpakken: betaalbaar wonen, goede voorzieningen  
De coalitie wil aandacht hebben voor mensen die al in Utrecht wonen en een verwelkomende houding hebben richting nieuwe Utrechters. Maar groei is geen doel op zich, het moet duurzaam in balans zijn. Dat betekent dat er ruimte moet zijn voor zowel rust als reuring. Het houdt ook in dat woningen duurzaam, betaalbaar en van goede kwaliteit zijn. En het betekent ook dat er genoeg voorzieningen in de wijken zijn.
3. Klimaatcrisis tegengaan  
De coalitie neemt de verantwoordelijkheid om er alles aan te doen om de klimaatcrisis tegen te gaan. Door gebruik te maken van alle mogelijkheden voor duurzame

energieproductie binnen onze gemeentegrenzen. Door met bewoners en ondernemers ambitieus aan de slag te gaan met energiebesparing. Door als overheid een stap naar voren te zetten. En door verder te blijven investeren in lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrisch rijden om zo de brandstofmotor uit de stad te laten verdwijnen.

Met de doelstellingen zoals hiervoor genoemd wordt de komende 4 jaar gewerkt aan een levendige en leefbare stad.

#### *Kavel D4/E4*

Het bouwplan bevat 377 vrije sectorwoningen. Het is aan de uiteindelijke kopers van de te realiseren wooncomplexen voor welke doelgroepen de woningen worden ingezet.

De gebouwen waarin deze functies komen, worden niet aangesloten op het gasnetwerk en zijn bijna energieneutraal (BENG). In de energiebehoefte wordt voor de kantoren zoveel mogelijk voorzien door middel van zonnepanelen en voor zowel de woningen als de kantoren wordt een warmte-koudeopslag geplaatst. Op beide kavels komt een binnenhof. Er is maximaal aandacht besteed aan de bewoner in zijn relatie met zijn omgeving. De levendigheid, het ontmoeten, gezondheid en bewegen, duurzaamheid, diervriendelijkheid, biodiversiteit worden gestimuleerd en zijn drager van het ontwerp geworden. De ontwikkeling past hiermee binnen de uitgangspunten van het coalitieakkoord.

#### *2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht*

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

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

3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt

In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

Niet alle gemeentelijke beleidskaders hebben betrekking op het kavel D4/E4. Hieronder worden daarom alleen de relevante beleidskaders nader toegelicht.

*2.3.2.1 De koers*

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

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

De visie maakt de keuze om de groei van de stad op een aantal plekken in de stad te concentreren, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd. Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel verschillende stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen. De Merwedekanaalzone, het Jaarbeursterrein en Leidsche Rijn zijn gebieden waar komende jaren veel gebouwd wordt. Maar er wordt ook gebouwd op kleinere plekken, zoals bij de 2e Daalsedijk en het Kruisvaartterrein. Ook in de binnenstad, het stationsgebied, het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp is ruimte voor extra woningen, winkels en bedrijven. En voor cultuur en maatschappelijke instellingen.

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

#### *Kavel D4/E4*

Het kavel D4/E4 ligt in Leidsche Rijn Centrum. Leidsche Rijn Centrum is volgens de RSU 2040 een van de stedelijke knooppunten met een mix van wonen, werken en andere functies. De locatie is gelegen in het midden daarvan. In het stedenbouwkundig plan uit 2009 is het volgende voor deze locatie opgemerkt:

Het gebied wordt gekenmerkt door een zeer grote verscheidenheid aan functies en voorzieningen. Er is een groot winkelgebied aanwezig voor dagelijkse en niet dagelijkse boodschappen gericht op het stadsdeel Leidsche Rijn. Naast winkels zijn hier ook horeca, commerciële en maatschappelijke voorzieningen aanwezig zoals een bibliotheek, wijkbureau en gezondheidscentrum. Leidsche Rijn Centrum beschikt ook over een zogenaamde cultuur-as met diverse gebouwen met culturele functies, horeca en leisure. Gebouwen die onderdeel uitmaken van deze cultuur-as zijn bioscoop Pathé, Hofstede Terweide met De Vrijstaat, boerderij Rood Noot met een stadsbrouwerij en horeca en het Cultuurcluster Berlijnplein dat in ontwikkeling is. Tevens zijn aan de zuidzijde een tweetal basisscholen aanwezig en een middelbare school aan het Berlijnplein. Rondom het treinstation Utrecht Leidsche Rijn en in Leidsche Rijn Centrum Noord zijn kantoorgebouwen aanwezig of in ontwikkeling.

Leidsche Rijn Centrum is een locatie met veel kwaliteiten die bedrijven, bezoekers en bewoners aanspreken. Met de combinatie van wonen en commerciële en maatschappelijke functies dragen de ontwikkeling en die het bestemmingsplan mogelijk maakt bij aan de kwaliteit van Leidsche Rijn Centrum. Met het bouwen van duurzame, bijna energieneutrale gebouwen (BENG) en het toevoegen van een groene binnenhoven wordt daar ook aan bij gedragen. De ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

*Om te kunnen voldoen aan de Omgevingsvisie dient ook te worden voldaan aan het beleid in de volgende paragrafen.*

#### 2.3.2.2 Thematisch beleid

##### **Woonvisie Utrecht beter in balans**

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

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;  
Utrecht wil de groei van de stad benutten om partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;  
De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;  
Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;  
Utrecht streeft naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alle (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;  
Utrecht bouwt aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

#### *Markontwikkelingen*

De aantrekkelijkheid van Utrecht, gecombineerd met de snelle groei van de stad, zorgen voor uitdagingen in het optimaal gebruik van de ruimte voor diverse functies (zoals wonen, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca, sport, etc.). De totaalvisie op wonen, werken en verblijven in Utrecht is uitgewerkt in de actualisering van de Ruimtelijke Strategie 2040 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad' (hierna: RSU 2040). Specifiek voor de Utrechtse woningmarkt zijn er een aantal uitdagingen geconstateerd:

- de druk op de woningmarkt is groot. Vraag en aanbod lopen uiteen. De prijzen voor koop- en huurwoningen zijn gemiddeld hoger dan in de rest van het land. Voor steeds meer mensen is een (andere) woning in Utrecht niet (meer) bereikbaar. Vooral de middeninkomens raken in de knel. Verder dreigt een groter deel van de woningvoorraad onbetaalbaar te worden voor mensen met een lager inkomen. Dat werkt verdere segregatie in de hand wat niet wenselijk is gezien de ambitie om gemengde wijken te realiseren;
- de zoek- en wachttijd voor een sociale huurwoning loopt op (in Utrecht gemiddeld meer dan 10 jaar) en de doorstroming stagneert door een gebrek aan passend aanbod; we zien de verschillen tussen wijken met een eenzijdige goedkope woningvoorraad en wijken met een gemengde woningvoorraad toenemen. Op een aantal plekken in de stad komen de leefbaarheid en veerkracht van de wijk onder druk te staan;
- de meeste mensen kunnen gelukkig zelf voorzien in hun woonruimte. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen. Het aanbod van geschikte woningen voor mensen met behoefte aan zorg of ondersteuning is schaars en niet evenredig verdeeld over de stad. We zien een opgave voor passende huisvesting voor ouderen. Wat ook kan bijdragen aan het op gang brengen van doorstroming;
- we zien groepen initiatiefnemers en bewoners die woonconcepten willen ontwikkelen waar de huidige markt onvoldoende in voorziet, en die bijdragen aan een leefbare buurt;

- de doorstroom uit de Maatschappelijke Opvang én het stijgende aantal statushouders als gevolg van de vluchtelingeninstroom zorgt voor extra druk op de sociale woningbouw. Dit vraagt, gezien de aard van de problematiek, een aparte oplossing bij het invullen van de behoefte naar nieuwe woningen. De inschatting is dat we in 2024, ondanks alle ingezette maatregelen, minimaal 500 woningen tekort komen voor het huisvesten van kwetsbare en bijzondere doelgroepen (uitstroom maatschappelijke opvang, statushouders, urgenten, vrouwen uit de vrouwenopvang);
- voor de ontwikkeling van de bevolking is de verwachting dat de groep kleine huishoudens nog verder zal oplopen.

#### *Historie bouwplan D4/E4*

De ontwikkeling van de bouwblokken D4 en E4 kent een al lange geschiedenis. De oorsprong ligt in het besluit van de gemeenteraad van 12 januari 2006 waarin het Masterplan Leidsche Rijn Centrum is vastgesteld. De blokken D4 en E4 zijn opgenomen in dit Masterplan. Een deel van de opgave Leidsche Rijn Centrum is vervolgens in 2007 in de vorm van een tender aangeboden aan de markt. In 2008 heeft LRC deze tender gewonnen. Bouwblokken D4 en E4, zijn onderdeel van deze tender. De afspraken over de bouwblokken D4 en E4 liggen sindsdien vast. In de jaren daarna zijn diverse onderdelen van deze tender, het huidige kernwinkelgebied Leidsche Rijn Centrum, ontwikkeld en gerealiseerd. Dit heeft geresulteerd in commercieel programma en 762 koop- en huurwoningen. Vanwege de economische crisis is in 2013 echter afgesproken om de bouwblokken D4 en E4 nog niet te realiseren. In 2020 is de ontwikkeling van de bouwblokken D4 en E4 opnieuw gestart en wordt uitvoering gegeven aan de afspraken die in het kader van de tender zijn gemaakt.

#### *Bouwprogramma*

Met de bouw van 377 appartementen in de bouwblokken D4/E4 in Leidsche Rijn Centrum wordt in overeenstemming met het speerpunt 'versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie' bijgedragen aan de grote behoefte aan nieuwe woningen in Utrecht. De appartementen verbruiken in overeenstemming met het speerpunt 'duurzaamheid en toekomstbestendigheid' geen aardgas en zijn bijna energieneutraal.

In het gehele gebied Leidsche Rijn Centrum wordt een gemengd programma van verschillende categorieën woningen en woningtypes gerealiseerd. Naast een flink aandeel sociale woningbouw biedt de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn Centrum ook woningen in de andere segmenten, waaronder woningen in de vrije sector zoals D4 en E4. Dit zorgt voor doorstroming waardoor woningen in de goedkope voorraad beschikbaar komen voor starters en kwetsbare en bijzondere doelgroepen. Deze balans in de ontwikkeling sluit goed aan bij de in de woonvisie opgenomen uitgangspunten, zoals 'meer gemengde wijken', 'doorstroming' en 'een (t)huis voor iedereen'. Leidsche Rijn Centrum biedt woonruimte aan vele doelgroepen. Van jong tot oud, van zelfstandig tot hulpvragend, van alleenstaanden tot gezinnen. De ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum voldoet daarmee aan de ambities en doelstellingen uit de woonvisie.

#### **Huisvestingsbeleid, woningvorming en omzetting**

Het beleid voor het omzetten, onttrekken, samenvoegen, woningvormen en kadastraal splitsen van woningen is per 1 juli 2023 gewijzigd met de inwerkingtreding van de nieuwe

Huisvestingsverordening gemeente Utrecht en de uitwerking hiervan in de Beleidsregel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht en de 'Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht'. Omdat er in Utrecht schaarste is in alle segmenten van de woningvoorraad en daarnaast de leefbaarheid in alle wijken onder druk staat, is in de Huisvestingsverordening de gehele woningvoorraad als vergunning plichtig aangewezen.

Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, bevatten bestemmingsplannen in Utrecht een regeling voor omzetting (kamerverhuur) en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn en op de regels in hoofdstuk 3 van de Huisvestingsverordening gemeente Utrecht die gaan over het beheer van een goede samenstelling van de woningvoorraad.

De 'Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht' ziet onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat. Hierin zijn onder andere eisen opgenomen over de minimale omvang van woningen en is de verplichting opgenomen om de gevolgen van extra woningen of bewoners voor de bestaande situatie in beeld te brengen.

#### *Kavel D4/E4*

De regels zoals die zijn opgenomen in het bestemmingsplan Chw Algemene regels Utrecht gelden voor het kavel D4/E4 onverkort. Het bouwplan is in overeenstemming met de regels van dit bestemmingsplan. Het bouwplan biedt namelijk zelfstandig geen regels over de maximaal toegestane oppervlakte bruto vloeroppervlak voor woningen en ook niet voor kantoren. Het doel van deze onderbouwing is om de strijdigheid van het voorliggende bouwplan met het geldende bestemmingsplan LRC Kern en Zuid te motiveren. Zodra de omgevingsvergunning is verleend, geldt deze specifiek voor het daarin opgenomen en vergunde bouwplan. Het bestemmingsplan Chw Algemene regels voor bouwen en gebruik blijft daarom integraal van toepassing.

#### **Vitale stadswijken, functiemenging in woonwijken (2013)**

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

#### *Kavel D4/E4*

In het kavel D4/E4 is sprake van functiemenging. Naast woningen zijn andere functies zoals kantoorfuncties ook mogelijk. De ontwikkeling past binnen het beleid uit de notitie Vitale Stadswijken, functiemenging.

#### **Beleidskader Particuliere Vakantieverbuur (2018)**

Op 8 maart 2018 heeft de gemeenteraad voor het tijdelijk verhuren van een woning aan toeristen het beleidskader Particuliere Vakantieverbuur vastgesteld, dat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvisie. Het faciliteren van de groeiende behoefte aan tijdelijk verblijf van toeristen

en andere doelgroepen in Utrecht is goed voor de Utrechtse economie en werkgelegenheid en past binnen de visie die we in de Ruimtelijke Strategie Utrecht hebben vastgelegd. Wel is het belangrijk dat hier grenzen aan worden gesteld om te voorkomen dat door de toename van de vraag naar en het aanbod van tijdelijk verblijf in Utrecht andere belangen onder druk komen te staan. Ten behoeve van de kleinschaligheid, veiligheid, gelijk speelveld en het voorkomen van klachten wordt de verhuur van een woning aan toeristen alleen onder voorwaarden toegestaan.

Sinds 1 januari 2021 zijn particuliere vakantieverhuur en bed-and-breakfast wettelijk als vorm van toeristische verhuur geregeld in de Huisvestingswet. Toeristische verhuur is in de Huisvestingswet gedefinieerd als 'het in een woonruimte tegen betaling bieden van verblijf aan personen die niet als ingezetene zijn ingeschreven met een adres in de gemeente in de basisregistratie personen'.

Het aanbieden van logies in de woning heeft effect op de woningvoorraad en op de leefomgeving. Het eerste aspect, het beheren van de woningvoorraad, valt onder de Huisvestingswet en is uitgewerkt in de gemeentelijke huisvestingsverordening en nadere regels. Het tweede aspect valt ook onder de Omgevingswet en daarom worden bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur op dit punt ook geregeld in het omgevingsplan. Andere vormen van logies, zoals tijdelijk verblijf (short stay) zijn in de woning niet toegestaan. Dergelijke vormen van logies mogen alleen op een locatie die een logiesfunctie heeft of als de eigenaar een omgevingsvergunning voor logies heeft.

In de Huisvestingsverordening gemeente Utrecht is voor zowel particuliere vakantieverhuur als voor bed-and-breakfast een registratieplicht opgenomen. Daarnaast geldt voor particuliere vakantieverhuur ook een meldplicht per verhuring.

In het omgevingsplan zijn die regels opgenomen, die gaan over aspecten die invloed hebben op de leefomgeving, zoals het maximaal aantal nachten dat de woning verhuurd mag worden en het aantal personen per verhuring. Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft.

#### *Bed-and-breakfast*

De regeling voor bed-and-breakfast die in Utrecht wordt gehanteerd, staat een bed-and-breakfast toe in woningen als deze wordt gedreven door de hoofdbewoner of een volwassene uit het huishouden van de hoofdbewoner, de woning voor minimaal 50% in gebruik blijft als woning en de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner in de woning aanwezig is als er gasten zijn. Die laatste regel benadrukt het karakter van een bed-and-breakfast. Anders dan bijvoorbeeld bij particuliere vakantieverhuur is er in een bed-and-breakfast altijd een gastheer of -vrouw aanwezig.

#### *Kavel D4/E4*

Particuliere vakantieverhuur is binnen het bouwplan onder de voorwaarden uit de Beleidsregels Particuliere Vakantieverhuur toegestaan. De Beleidsregels staan toe om maximaal 60 nachten per jaar woningen te verhuren ten behoeve van particuliere vakantieverhuur, mits degene die

aan toeristen verhuurt op het aangeboden adres woonachtig is en door de vakantieverhuur geen overlast wordt veroorzaakt.

### **Bomenbeleid Utrecht (2009) aangevuld september 2018**

De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld. Hierop is een aanvulling gedaan op 27 september 2018 voor een herplantplicht. Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu.

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

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

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. Het bomenbeleid ziet op de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen. In de bomenparagraaf wordt aandacht besteed welke mogelijkheden het plan biedt voor nieuwe bomen, voor behoud, herstel of completering van de boomstructuur en voor compensatie van het verlies aan groenwaarde. 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.

#### ***Kavel D4/E4***

Op het kavel D4/E4 staan geen bomen. Er is dan ook geen sprake van gevolgen van het bouwplan voor bomen. Wel biedt het plan kansen voor nieuwe bomen en groen. Dit wordt in paragraaf 5.11 verder uitgewerkt. Omdat de ontwikkeling van Kavel D4/E4 geen gevolgen heeft voor bestaande bomen en nieuw groen wordt toegevoegd, wordt voldaan aan het gemeentelijke Bomenbeleid

### **Nota Utrechtse soortenlijst (2018)**

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

#### *Kavel D4/E4*

In de Quicksan in bijlage 4 is de Utrechtse soortenlijst meegenomen. Er staan vijf soorten broedvogels op de Utrechtse soortenlijst die niet ook onder broedvogels in de zin van de Wet natuurbescherming vallen, namelijk: blauwborst, kleine karekiet, merel, roerdomp en tjiftjaf. Uit de Quicksan Natuurwetgeving blijkt dat de kavels ongeschikt zijn voor deze soorten door het ontbreken van hogere vegetatie en de ligging binnen bebouwd gebied. De blauwborst, merel en tjiftjaf broeden in bomen en struiken, welke ontbreken binnen de kavels. De kleine karekiet en roerdomp broeden in dichte rietvegetatie en er is geen riet aanwezig in het plangebied.

Verder blijkt uit de Quicksan dat in de omgeving van het bouwplan geen beschermde vissen voorkomen. Wel zijn twee soorten van de Utrechtse soortenlijst in de omgeving aanwezig. Het betreft de bittervoorn en de kleine modderkruiper.

Uit het veldonderzoek blijkt dat er geen verbinding is tussen het bouwplan en de wateren in de omgeving. Hierdoor zijn de kavels niet bereikbaar voor deze soorten. Effecten op soorten van de Utrechtse soortenlijst worden dan ook niet of nauwelijks verwacht. Zie ook paragraaf 5.10.

#### **Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)**

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

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

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

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

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

#### *Kavel D4/E4*

Het bouwplan wordt gerealiseerd binnen een van de brandpunten en is lager dan 90 meter. Het bouwplan voldoet in zoverre dus aan de hoogbouwvisie. Omdat het bouwplan hoger is dan 30 meter valt het bouwplan binnen categorie 4 als bedoeld op bladzijde 28 van de hoogbouwvisie. Dit betekent dat op grond van de hoogbouwvisie wordt getoetst of het bouwplan in overeenstemming is met het bestemmingsplan.

Een bouwplan van 42 meter hoog past in het bestemmingsplan. Nu de hoogte 43,28 meter bedraagt wijkt de hoogte dus af. Dit heeft tot gevolg dat een goede stedenbouwkundige onderbouwing is vereist waaruit blijkt dat juist deze plek een accent dient te krijgen. Op grond van de validiteit van deze onderbouwing kan worden besloten tot een afwijking van het bestemmingsplan. Voor alle plannen boven de 30 meter moet op grond van de hoogbouwvisie in de bouwplantoetsing extra aandacht worden besteed aan de specifieke hoogbouweffecten (straalpalen en zendstations, schaduwwerking, privacy, windhinder, mobiliteitstoets).

Hieronder wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan:

- stedenbouwkundige onderbouwing;
- straalpalen en zendstations;
- schaduwwerking;
- privacy;
- windhinder;
- mobiliteitstoets.

#### **Stedenbouwkundige onderbouwing**

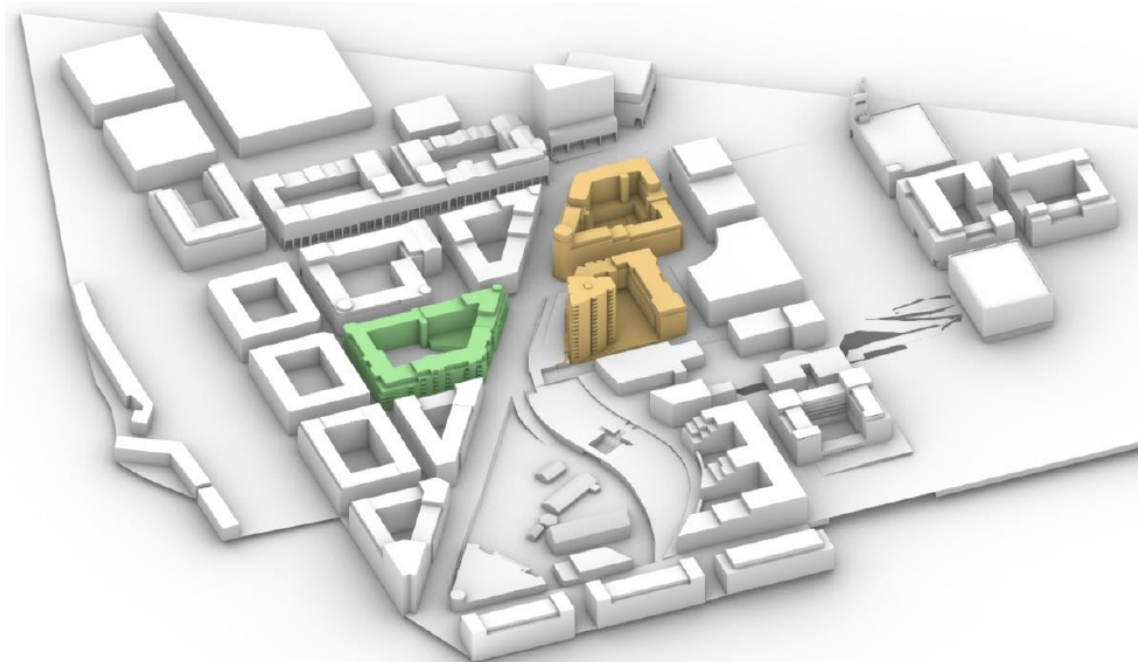
Op 12 januari 2006 heeft de gemeenteraad het Masterplan Leidsche Rijn Centrum vastgesteld. Hierin zijn de ambities voor Leidsche Rijn Centrum ruimtelijk uitgewerkt. De basis van de stedenbouwkundige structuur is een rechthoekig patroon van straten, pleinen en parken. Het stedelijke karakter staat hierin voorop, met dichte en hoge bebouwing en zorgvuldig ontworpen openbare ruimte met veel afwisseling.

Het Masterplan Leidsche Rijn Centrum is verder uitgewerkt in onder andere het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern (vastgesteld door de college van B&W op 26 januari 2010) en het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid (onherroepelijk 20 maart 2013).

In het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern is het uitgangspunt dat de opbouw van Leidsche Rijn Centrum voortborduurde op de traditie van de West-Europese stad en bestaat uit de openbare ruimte die als het ware uitgesneden is uit gebouwen met gelijkmatige bouwhoogte: het centrum bestaat uit een netwerk van openbare stedelijke ruimten c.q. pleinen, met afwisselende sferen en belevingen. De pleinen en straten krijgen hun specifieke betekenis door afmeting, inrichting en beoogd gebruik. Dit wordt bereikt door de gevels van de bebouwing eromheen. Accenten in bouwhoogte (zoals de woontoren in bouwblok E4) en de programmatische invulling dragen hieraan bij. De gemiddelde bouwhoogte in het centrum is vier tot acht lagen. Bij de uitwerking van deze regel speelt de combinatie van geleidelijk toenemende maaiveldhoogte met een toenemende gemiddelde bouwhoogte een cruciale rol

voor het karakter van dit stadsdeel. Hoe hoger gelegen het maaiveld waarop het betreffende bouwblok staat, hoe hoger de bebouwing mag zijn. In het Masterplan Leidsche Rijn Centrum staat dat in het gehele plangebied er ruimte is voor het realiseren van hoogte-accenten boven op de genoemde gemiddelde bouwhoogtes om zodoende een gevarieerd stadsbeeld te bereiken.

Deze hoogteaccenten zijn niet overal precies vastgelegd, maar in het bestemmingsplan is bewust ruimte opgenomen om deze accenten mogelijk te kunnen maken. Dit heeft er toe geleid dat ervoor is gekozen om bouwblok E4 te voorzien van een hoogteaccent op de kop van de Stadstuin. Dit draagt bij aan een sterker beeld van de stedelijke ruimte rondom de Stadstuin. Op deze locatie verbreedt de Centrumboulevard zich namelijk naar een groenere ruimte. Deze plek is ook een scharnierpunt waar de hoofdfietsroutes langs de Centrumboulevard en de Vaduzdijk elkaar kruisen en waar de openbare fietsenstalling en het Cultuurcluster is gelegen. In meerdere opzichten daarom een zinvol oriëntatiepunt. Zie onderstaande afbeelding.



*Afbeelding 3: hoogteaccent op de kop van de Stadstuin*

### **Straalpalen en zendstations**

Straalpaden worden gebruikt voor telecommunicatieverbindingen. In de voor straalverbindingen gereserveerde zones gelden maximaal toegestane bebouwingshoogten. Bouwwerken en andere obstakels in deze zones dienen de toegestane bebouwingshoogten niet te overstijgen met het oog op het ongestoord laten verlopen van de verbindingen.

Het bouwplan voldoet aan de maximale toegestane bebouwingshoogte als opgenomen op bijlage 4 van de hoogbouwvisie. Defensie hanteert boven het grondgebied van de stad Utrecht

sinds enige tijd geen straalverbindingen meer. Dit betekent dat de bouwhoogte ook op dit punt in overeenstemming is met de hoogbouwvisie.

### **Schaduwwerking**

Vanwege de hoogte van de bebouwing is onderzoek gedaan naar bezonning. Dit onderzoek staat in bijlage 8. Het doel van het bezonningsonderzoek is om risicogebieden in kaart te brengen met TNO-richtlijnen als handvat. Daaropvolgend is per kritische situatie de mogelijke bezonningsduur op de gevel bepaald.

De bezonningsstudie betreft de schaduwwerking van bouwblok E4 op bouwblok E2, het dichtstbijzijnde gebouw. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen het gebouw overeenkomstig de maximum toegestane bouwhoogte op grond van het bestemmingsplan (42 m hoog) en het gebouw volgens het bouwplan (43,28 m hoog). Gezien de hoogstedelijke omgeving is hierbij de lichte TNO-norm gehanteerd. De lichte TNO-norm houdt in dat er sprake is van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Hierbij is de schaduwwerking in kaart gebracht voor de meest van belang zijnde tijdstippen op 21 maart, 21 juni, 23 september en 22 december (de kritische situatie). Daarvoor is gekozen omdat dit de maatgevende dagen zijn voor de stand van de zon in de verschillende seizoenen.

Uit de bezonningsstudie blijkt dat in de periode tussen 19 februari en 21 oktober tenminste twee uur per dag zon in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam kan komen bij de omliggende gebouwen. Dit betekent dat aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. De bezonning en de schaduw op de omliggende gebouwen is aanvaardbaar.

### **Privacy**

De afstand tussen kavel E4 en de gebouwen in de omgeving bedraagt minimaal 38 m. De maximale bouwhoogte bedraagt op basis van het bouwplan 43,28 m, waar deze op basis van het geldende bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' 42 m bedraagt. Gelet op de omstandigheid dat het bouwplan voorziet in bebouwing op dezelfde afstand als op grond van het bestemmingsplan al is toegestaan en de omstandigheid dat de maximum bouwhoogte op grond van het bestemmingsplan met slechts 1,28 m wordt overschreden, is een eventuele vermindering van de privacy van omwonenden van kavel E4 zodanig beperkt dat hieraan geen doorslaggevend gewicht moet worden toegekend. Bovendien zijn de afstanden tussen de te realiseren woningen op kavel E4 en de omliggende woningen in samenhang met de beoogde bouwhoogte niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving.

### **Windhinder**

Vanwege de hoogte van de bebouwing is een windhinderonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 10. Het windhinderonderzoek is uitgevoerd volgens NEN 8100. Hierin staan ook de eisen die aan een windhinder onderzoek worden gesteld. Er wordt onderscheid gemaakt in windhinder en windgevaar.

Het doel van het onderzoek is om het windklimaat rond de nieuwbouw op maaiveld maar ook op de balkons en de terrassen van blok E2 te bepalen. Voor het onderzoek is een 3D model

gemaakt van het gebied en de nabije omgeving. In dit 3D model is het windklimaat getoetst. Er is onderzoek gedaan naar windgevaar en windhinder.

Uit het windhinderonderzoek blijkt dat geen sprake is van windgevaar als gevolg van het bouwplan. Voor windhinder is de conclusie dat in het algemeen sprake is van een goed windklimaat met kleine gebieden met een matig windklimaat (windklasse D). Rond blok E2 blijft er sprake van een goed windklimaat ten opzichte van situatie 1.

Bij een paar toegangen van blok D4 heerst een slecht windklimaat. Op een terras van blok E4 en bij de zitbankjes in de binnentuin van blok E4 heerst plaatselijk een matig tot slecht windklimaat. Hier worden maatregelen voor getroffen.

### **Mobiliteitstoets**

Mobiliteitstoets = capaciteit versus vraag en bereikbaarheid. Bij het beoordelen van een aanvraag in het kader van de hoogbouwvisie moet een mobiliteitstoets worden opgenomen

- Hoe is de auto-ontsluiting van de locatie en welke parkeernorm op eigen terrein wordt toegepast? Is er betaald parkeren rond de locatie?
- Hoe is de doorstroming op de aanvoerroute naar de locatie door toevoeging van extra automobilititeit?
- Hoe is de ontsluiting met het openbaar vervoer? Is er een station of een halte dichtbij? Kunnen de trein- of buslijnen het extra reizigersaanbod verwerken of is een hogere frequentie of langere voertuigen nodig?
- Hoe is de ontsluiting op het fietspadennetwerk en welke stallingsnorm op eigen terrein wordt toegepast?
- Waar liggen de entrees van het gebouw ten opzichte van de fietsenstalling, de O.V. halte en de parkeerplaatsen?

In paragraaf 4.5 zijn de effecten van het plan toegelicht voor het aspect verkeersafwikkeling en parkeren. Conclusie is dat de capaciteit van het onderliggende wegennet niet onaanvaardbaar zal worden belast en dat het plan voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen.

### **Conclusie**

Binnen de criteria van de hoogbouwvisie is aandacht besteed aan een goede stedenbouwkundige onderbouwing, straalpalen en zendstations, effecten voor privacy, bezonning en windhinder en de mobiliteitstoets. Op basis van dit onderzoek met als uitgangspunt een bouwhoogte in het bestemmingsplan, voldoet de ontwikkeling van Kavel D4/E4 aan de hoogbouwvisie en de daarin opgenomen criteria.

#### **2.3.2.3 Welstandstoets en supervisie**

Het Welstandbeleid van de gemeente Utrecht is vastgelegd in de Welstandsnota 2004 (herziene versie mei 2015). De nota bestaat uit 3 delen:

- Deel 1: De Utrechtse aanpak waarin wordt ingegaan op aanleiding en doel, de Utrechtse aanpak, de maatstaven van welstand en de begrippenlijst;

- Deel 2: Gebiedsbeschrijvingen, analysekaarten met stedenbouwkundige informatie over hoe de buurten zijn opgebouwd en beleidskaarten waarin is aangegeven welk beleidsniveau voor welstand er in het gebied geldt.
- Deel 3: Welstandscriteria en richtlijnen voor een aantal veelvoorkomende kleinere bouwwerken

### ***Gebiedsgerichte analyse***

Voor het welstandsbeleid zijn gebiedsgerichte analyses gemaakt waarbij een indeling in stedenbouwkundige typologieën als uitgangspunt heeft gediend. Deze analyse is per buurt weergegeven in zogenaamde analysekaarten. Deze kaarten bevatten ook aanduidingen voor gebouwen of gebieden met een beeldbepalend karakter of een monumentale status. Daarnaast wordt de ruimtelijke karakteristiek per wijk of buurt in hoofdlijnen beschreven om de toegekende beleidsniveaus te staven.

Leidsche Rijn Centrum is onderdeel van het gebied “Leidsche Rijn - Parkwijk”. De gebiedsbeschrijving voor dit gebied is als volgt:

### ***Centrumgebied Kern***

Nabij het station Utrecht Leidsche Rijn is vanaf 2014 begonnen met de bouw van het nieuwe stadshart van Leidsche Rijn. Aan de zuidkant van het spoor komt Leidsche Rijn Centrum Kern, aan de noordkant van het spoor zal Leidsche Rijn Centrum Noord ontwikkeld worden. Doorgangen vanaf het stationsplein onder het spoor door verbinden het kerngebied met het noordelijk deel van Leidsche Rijn Centrum.

Leidsche Rijn Centrum Kern wordt gevuld met commerciële voorzieningen, horeca, kantoren, appartementen, culturele en maatschappelijke voorzieningen en scholen. Het bebouwde centrum sluit aan op de overkapte A2 met een plein- en parkinrichting (het Berlijnplein en het Willem-Alexanderpark), waardoor de barrièrewerking van de snelweg tussen Leidsche Rijn en de stad Utrecht aan oostkant van het Amsterdam-Rijnkanaal wordt opgeheven. De hoogteverschillen zijn dusdanig in het stedenbouwkundig plan verwerkt, dat deze positief zullen bijdragen aan de sfeer van de stad. Het centrum wordt hoogstedelijk met een multifunctioneel karakter. Stedenbouwkundig zal er typologisch sprake zijn van voornamelijk gesloten stedelijke blokken met een klassieke opbouw. Formele lanen en straten worden afgewisseld met informele pleinen.

In de Analysekaart Parkwijk heeft Leidsche Rijn Centrum de bebouwingstypologie “half open stedelijk blok” met daarbij de aanduiding “ontwikkelingsgebieden”.

Uit de Begrippenlijst volgt:

- Half open stedelijk blok: De blokken zijn gegroepeerd rond een binnenruimte die kan verschillen in mate van openbaarheid. De binnenruimte is wel zichtbaar en bereikbaar van buiten af omdat de hoeken van de blokken altijd open zijn. Het stedelijk blok kent veelal een gevarieerde opzet met laagbouw en middelhoogbouw.

- Ontwikkelingsgebieden: De gebieden binnen de gemeentegrenzen waarvoor stedenbouwkundig plannen en in voorbereiding zijn, ofwel nog geen formele status hebben (vastgesteld door de gemeenteraad).

De aanduiding “ontwikkelingsgebieden” is niet gedefinieerd. Dit betekent dat voor de gebieden die zodanig zijn aangeduid ruimte is voor een nadere invulling.

### **Beleidsniveaus**

De welstandsnota Utrecht maakt een onderscheid in een drietal beleidsniveaus welke aan een gebied kunnen worden toegekend: Open, Respect en Behoud. De drie niveaus onderscheiden zich onderling in de mate van vrijheid met betrekking tot omgang met de bestaande stedenbouwkundige structuur en architectuur.

In de Beleidskaart Parkwijk heeft Leidsche Rijn Centrum het niveau “Open” met daarbij de aanduiding “ontwikkelingsgebieden”. Het beleidsniveau “Open” is als volgt gedefinieerd: “Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als naar architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden.”

Dit betekent:

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

Voor alle drie de beleidsniveaus geldt een negental criteria met betrekking tot de beoordeling van “redelijke eisen van welstand”. Een vergunningplichtig bouwwerk wordt getoetst op “redelijke eisen van welstand”. De welstandscommissie toetst de bouwaanvragen op de hierna aangegeven criteria. Deze criteria geven aan wanneer een bouwwerk niet strijdig is met de “redelijke eisen van welstand”.

Voor het Beleidsniveau “Open” geldt dat een bouwwerk niet strijdig is met de “redelijke eisen van welstand” wanneer:

1. er ongeacht de stijl of de aan het ontwerp ten grondslag liggende architectuuropvatting sprake is van een naar vorm en schaal in zijn omgeving passend bouwwerk;
2. het de stedenbouwkundige structuur herkenbaar maakt;
3. het de kwaliteit van de omgeving en de openbare ruimte versterkt;
4. het bouwwerk het onderscheid tussen openbaar en privé-gebied duidelijk markeert;
5. het markante karakter van belangrijke stedenbouwkundige ruimten wordt versterkt;
6. het bouwwerk zich niet van zijn omgeving afkeert;
7. de toegang vanaf het openbaar gebied duidelijk herkenbaar is
8. er ongeacht de bouwstijl of aan het ontwerp ten grondslag liggende architectuuropvatting sprake is van een naar zijn verschijningsvorm oogstrelend bouwwerk
9. er sprake is van een evenwichtige opzet in maatverhoudingen, die in buitenruimten, bouwvolumes en vlakverdelingen tot uitdrukking komt.

### ***Toets aan redelijke eisen van Welstand***

Het bouwplan D4E4 is door de Commissie Omgevingskwaliteit Utrecht getoetst aan de Welstandsnota en de kaders zoals hierboven zijn beschreven. Daarbij heeft de Commissie ook in ogenschouw genomen dat Leidsche Rijn Centrum in de Welstandsnota de aanduiding “Ontwikkelingsgebieden” heeft en dat er daarna voor Leidsche Rijn Centrum nog de volgende documenten zijn vastgesteld:

1. het ***Masterplan Leidsche Rijn Centrum*** (vastgesteld door de gemeenteraad 12 januari 2006). Hierin zijn de ambities voor Leidsche Rijn Centrum ruimtelijk uitgewerkt. De stedenbouwkundige structuur voorziet in een rechthoekig patroon van straten, pleinen en parken. Het stedelijke karakter staat hierin voorop, met dichte en hoge bebouwing en zorgvuldig ontworpen openbare ruimte met veel afwisseling. In het gehele plangebied is ruimte voor het realiseren van hoogte accenten bovenop de genoemde gemiddelde bouwhoogtes om zodoende een gevarieerd stadsbeeld te bereiken. De blokken D4 en E4 zijn onderdeel van dit Masterplan.
2. het ***Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern*** (vastgesteld door de het college van B&W op 26 januari 2010). Hier is aangegeven dat pleinen en straten hun specifieke betekenis krijgen door afmeting, inrichting en beoogd gebruik. Dit wordt bereikt door de gevels van de bebouwing eromheen. Accenten in bouwhoogte en de programmatische invulling dragen hieraan bij.

De gemeente heeft Jo Coenen Architects & Urbanists gevraagd om als stedenbouwkundig supervisor van Leidsche Rijn Centrum op te treden. De supervisor begeleidt de architecten bij de uitwerking van de bouwblokken (Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp, aanvraag omgevingsvergunning) en controleert of dat gebeurt binnen de kaders van het vastgestelde Masterplan Leidsche Rijn Centrum en het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern.

### ***Advies stedenbouwkundig supervisor***

Op 1 juli 2022 heeft de supervisor het onderstaande advies uitgebracht over het bouwplan D4E4. De Commissie Welstand en Monumenten heeft dit advies overgenomen.

### ***TOETS SUPERVISIE BOUWPLAN D4/E4 LEIDSCHÉ RIJN CENTRUM***

#### ***Bouwplan:***

Bouwblokken D4 en E4 in Leidsche Rijn Centrum, Utrecht / HZ\_WABO-22-20059. Aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van 377 woningen en 3.000 m2 kantoren in 2 bouwblokken in Leidsche Rijn Centrum in 6 verschillende gebouwontwerpen met binnentuinen en parkeergarage onder het maaiveldniveau.

#### ***Ontwerp:***

DOK architecten, AWG architecten, Kollhoff & Pols Architecten en Geurst & Schulze architecten en de tuinmuur door Kokon architecten en de landschapsontwerpen voor de binnentuinen van Copijn Landschapsarchitecten.

***Toelichting:***

Door opdrachtgever Leidsche Rijn Centrumplan B.V. worden 6 gebouwen in 2 bouwblokken ontwikkeld midden in het stedelijke centrum van Leidsche Rijn. De bebouwing is gelegen tussen de Centruboulevard, de Parijsboulevard, de Vaduzdijk en aan de oostzijde de Bratislavapromenade en de Ljublanapromenade en aan de westzijde ook gelegen aan het Plantsoen van Boedapest. De Wenenpromenade ligt tussen beide bouwblokken. De kantoren komen in de plint van de bebouwing van bouwblok D4. In D4 zijn de 3 gebouwen door DOK, Kollhoff & Pols en Geurst Schulze ontworpen. In E4 zijn de 3 gebouwen door Geurst Schulze, AWG en DOK ontworpen en is de tuinmuur van Kokon, net als de parkeergarage onder de bebouwing. De binnentuinen zijn een ontwerp van Copijn.

***Reactie supervisor:***

Bouwplan voldoet

Akkoord op de omgevingsaanvraag voor bouwblokken D4 en E4 met gebouw ontwerpen van DOK architecten, AWG architecten, Kollhoff & Pols Architecten en Geurst & Schulze architecten en de tuinmuur door Kokon architecten. Er wordt waardering uitgesproken voor de kwaliteit van de ontwerpen. Er wordt een voorbehoud gemaakt op een paar onderdelen waar om een verheldering of aanvulling wordt verzocht.

De plannen sluiten aan op de in het eerste deel van het kernwinkelgebied ingezette kwaliteiten. De bouwmassa en uitstraling vormt een voortzetting van de uitgangspunten. Aan de Parijsboulevard wordt de dubbelhoge arcade doorgezet richting het Berlijnplein in het ontwerp van DOK. Toch zijn er een aantal wijzigingen in het plan. Zo is het volume nog iets hoogstedelijker in het ontwerp van DOK D4, oplopend naar de A2 kap toe. Bouwblok E4 opent zich aan de zuidzijde naar de stadstuin en er is een hoogteaccent in E4 gemaakt met een toren ontworpen door DOK architecten.

De toren vormt een betekenisvol accent op de kop van de stadstuin en draagt bij aan een sterker beeld van de stedelijke ruimte rondom de stadstuin. De curve in de toren benadrukt de golvende lijn van de stadstuin en de verdeling zorgt er voor dat de toren een elegante uitstraling krijgt. Deze plek is ook een scharnierpunt in het stedelijk weefsel en dient daarom als oriëntatiepunt voor met name fietsers. Het accent is gelegen aan de oostzijde van het verbrede deel van de Centruboulevard waar de stadstuin-noord tussen bouwblok E2 en E4 een groene ruimte maakt.

Het ontwerp van Kollhoff & Pols maakt een accent aan het einde van de verlengde stadstuin met een afgeronde hoek waar de balkons de entree benadrukken en een extra verhoogde hoek steekt trots net boven de rest van de bebouwing uit.

De twee ontwerpen van Geurst & Schulze aan de stadstuin noord (met een mooie ronding en bijzondere hoek) en in D4 aan het pleintje (met een bijzonder rijke maar subtiële compositie) sluiten aan bij de architectuurtaal die zij in het kernwinkelgebied hebben gehanteerd.

Het ontwerp van AWG is een alzijdig palazzo dat in compositie van de gevel, vertrappend naar boven toe van hoge kwaliteit is. De uitwerking met een prachtige groene steen in combinatie

met architectonisch beton en detaillering zorgt voor de voortzetting van de kwaliteit van het kernwinkelgebied.

Daarnaast is er een programmatisch verloop waarbij een groot deel van de begane grond en 1e verdieping van D4 met kantoren is gevuld en op strategische plekken in D4 en E4 woningen worden afgewisseld met atelierwoningen met ruimte voor een atelier of praktijk aan huis. Verder bestaat het programma uit een divers aanbod van woningtypes.

De ontwerpen hebben allemaal hun eigen karakter en kwaliteit, ze voldoen aan de opbouw van een plint, midden en bekroning (vaak in de vorm van setbacks). Aan deze plasticiteit van de gevels draagt ook een zorgvuldige detaillering bij met o.a. diepere neggen en afwisselende materialen van natuursteen, baksteen en architectonisch beton. De compositie van de ontwerpen is in balans en er is veel aandacht uitgegaan naar de kwaliteit van de plint en de aansluitingen tussen de ontwerpen onderling. HWA's zijn op een mooie wijze als onderdeel van de architectuur in de gevels ingepast.

De gevels van het binnenhof van D4 zijn sober maar zorgvuldig uitgewerkt. De kwaliteit van de gevels van E4 zijn hoogwaardig uitgevoerd omdat deze door het openen van het bouwblok als voorgevels worden gezien.

De binnentuinen van beide bouwblokken worden zorgvuldig ingericht en sluiten wat betreft concepten aan bij de tuinen van het kernwinkelgebied. Een paar kleine aanvullingen zijn wel gewenst, dit speelt met name bij de pergola van Kokon waar het ontwerp en de tuin niet op elkaar afgestemd lijken.

De begroeiing van de pergola is in het beplantingsplan niet meegenomen, graag aanvullen. De pergola heeft geen zitelement gekregen, graag toevoegen.

Tuin E4: constatering dat er uiteindelijk iets minder bomen in deze meest zichtbare binnentuin van LRC-Kern worden geplant dan in een eerdere versie te zien was.

Verder lijken er geen voorzieningen voor nestkasten in het plan opgenomen.

Voor de inrichting van het daklandschap wordt verwezen naar de tekeningen werktuigbouwkundige installaties van Huygen. Deze daktekeningen komen niet overeen met de tekeningen van de architecten (zoals de roosters in de dakranden bij AWG in E4). Installaties lijken vanaf straatniveau goed weggewerkt, maar dat is niet eenduidig uit de tekeningen af te lezen. De invulling van het daklandschap als 5e gevel is nog steeds zeer karig waarbij platte daken niet optimaal worden benut met pv-panelen, een groendak of een combinatie van beide.

De bemonstering dient nog plaats te vinden van alle projecten. In eerste instantie met stenen/ natuursteen/ beton / kozijnen etc. Later zullen ook de proefmuren beoordeeld worden.

Toren E4 DOK: bemonstering dient zeer zorgvuldig plaats te hebben. Bijzondere aandacht voor de kwaliteit van de bakstenen op straatniveau.

Aandacht in de uitwerking om opzichtige dilataties in het metselwerk te voorkomen.

D4: Hanglampen in de arcade dienen voor de continuering volgens de armaturen in de andere arcades Leidsche Rijn Centrum Kern te worden vormgegeven. Deze zijn nu niet in de tekeningen aangegeven.

De supervisor is tot het oordeel gekomen dat het bouwplan voldoet aan de welstandseisen.

De Commissie heeft het advies van de supervisor zelfstandig beoordeeld en overgenomen. De Commissie is op 29 augustus 2022 tot het besluit gekomen dat het bouwplan voldoet aan de welstandseisen.

### ***Huidige stand van zaken***

Het bouwplan is inmiddels uitgewerkt naar een Technisch Ontwerp. Daarin zijn een aantal punten waar in het bovenstaande advies aandacht voor is gevraagd naar tevredenheid van de supervisor opgepakt en aangepast:

- Beplantingstekening is aangeleverd en er zijn duidelijk diverse klimplanten aangegeven voor de begroeiing van de pergola.
- Bemonstering van de stenen heeft op 20 april 2023 plaatsgevonden in het bijzijn van de supervisor. Per mail van 3 mei 2023 heeft de supervisor aangegeven dat de materialen zoals getoond tijdens het overleg over het algemeen goed passen bij de architectuur en de kwaliteitsstandaard in Leidsche Rijn Centrum. Tijdens de bouw worden gemetselde proefmuren in verband gemaakt in combinatie met materiaal voor de plint, kozijnen en overige relevante materialen. Deze worden t.z.t. aan supervisor en architecten ter goedkeuring voorgelegd.
- Er zijn enkele nestkasten en een bijenhotel toegevoegd in de tuin van D4. Deze hebben geen invloed op de beeldkwaliteit van de gevels.
- In de arcade bij het gebouw D 4.1 van Dok architecten zijn de hanglampen toegevoegd. Er is aangegeven dat deze zullen worden opgehangen, zo dat ze met het maaiveld mee op lopen op dezelfde wijze zoals bij de reeds gerealiseerde arcades aan de Parijsboulevard.

#### ***2.3.2.4 Archeologie***

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

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een verordening op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente. In de verordening op de archeologische monumentenzorg is een vergunningstelsel opgenomen ter

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

#### Kavel D4/E4

De ontwikkeling van D4/E4 brengt ten opzichte van de situatie die is toegestaan in het bestemmingsplan ten aanzien van archeologie geen veranderingen met zich. Er is alleen sprake van een afwijking van het toegestane aantal vierkante meters oppervlak aan wonen. Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht (behorend bij de verordening op de archeologische monumentenzorg) ligt het kavel D4/E4 in een gebied met een lage archeologische verwachting (WA 5). In dit geval betekent dit dat er op grond van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' gelezen in combinatie met de verordening op de archeologische monumentenzorg een vergunningsplicht geldt bij bodemingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm. De voorgenomen ontwikkeling van het kavel D4/E4 overschrijdt de vrijstellingsgrenzen (oppervlakte en diepte) en is daarmee vergunningsplichtig.

Er is op de locatie onderzoek uitgevoerd met proefsleuven. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen archeologische sporen aanwezig zijn. Dat betekent dat geen verder onderzoek noodzakelijk is. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen moet hiervan, overeenkomstig artikel 5.10 van de Erfgoedwet melding worden gedaan bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de archeologen van de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht. In paragraaf 5.13 wordt verder ingegaan op de archeologie.

#### *2.3.2.5 Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht (2021)*

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

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

Deze doelen zijn:

1. Bereikbaarheid van en binnen de stad;
2. Kwaliteitsslag openbare ruimte;

3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit;
4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte.

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

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

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

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

In de module 'parkeernormen' wordt aangegeven hoe omgegaan moet worden met fiets- en autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Hierbij wordt ingegaan op:

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

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

#### *Kavel D4/E4*

In paragraaf 4.6 wordt verder ingegaan op het parkeren in het kavel D4/E4. Er wordt voorzien in een parkeergarage voor auto's onder het gebouw en daarnaast wordt geborgd dat door bepaalde doelgroepen en bezoekers kan worden geparkeerd in de nabijgelegen bestaande

parkeergarage Brusselplein. Het fietsparkeren wordt volledig inpandig opgelost. Hiermee wordt conform beleid voorzien in de parkeerbehoefte.

#### 2.3.2.6 Mobiliteitsplan 2040 (2021)

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

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

langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.

#### Kavel D4/E4

Het mobiliteitsplan wijst Leidsche Rijn Centrum en daarmee het bouwplan aan als deel van de B-zone. De B-zone is ruimer ingericht dan de A-zone, maar ook hier is de ruimte schaars. Binnen de B-zone wordt onderscheid gemaakt in de vooroorlogse wijken die oorspronkelijk niet ontworpen zijn voor veel autoverkeer en de naoorlogse wijken die ruimer zijn met meer plek voor de auto. In 2040 zal door verdere ruimtelijke ontwikkeling ook in die wijken minder ruimte beschikbaar zijn. Dit geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die rondom Leidsche Rijn Centrum liggen, als er extra verstedelijking rond de OV-knooppunten gaat plaatsvinden. De balans tussen verkeersstromen en de ruimte wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn. Door de B-zone lopen de hoofdnetwerken van auto, trein en bus. Deze hoofdnetwerken en vooral de kruisingen bepalen voor een belangrijk deel de bereikbaarheid én leefbaarheid van de wijken in deze zone.

Het mobiliteitsplan bevat beleidsvoornemens voor de gemeente zelf. Het bouwplan is in overeenstemming met deze beleidsvoornemens. In paragraaf 4.5 zijn de effecten van de ontwikkeling van Kavel D4/E4 toegelicht voor het aspect verkeersafwikkeling en parkeren. Conclusie is dat de capaciteit van het onderliggende wegennet niet onaanvaardbaar zal worden belast en dat het plan voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen.

#### 2.3.2.7 *Nota Gezondheid voor iedereen – Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023*

De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. In de nota is gezonde leefomgeving één van de 7 speerpunten. De ambitie is een gezonde leefomgeving voor elke Utrechter die zo is ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen.

##### *Gezond leven is gemakkelijk*

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

##### *De druk op de gezondheid is zo laag mogelijk*

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Tevens wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan

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

Er worden hogere lokale ambitiewaarden voor geluid gehanteerd dan de wettelijke grenswaarden namelijk 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Ook worden stille plekken beschermd. In dit licht worden geen horecavoorzieningen toegestaan in stille hofjes en rustige woonstraten. Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Nieuwe wegen, woningen en kantoren leiden niet tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere lucht- of geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen zoals een geluidsluwe zijde en extra groen.

#### *Mensen voelen zich prettig*

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

#### *Kavel D4/E4*

Het bouwplan brengt qua bebouwingsopzet geen veranderingen met zich mee ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan. Alleen voor wat betreft het aantal vierkante meters aan oppervlak van de functie wonen is er sprake van een afwijking. Het voorziene deel 'kantoren' is in overeenstemming met het bestemmingsplan, het voorziene deel 'wonen' niet. Bij de ontwikkeling van de kavels wordt op verschillende manieren gestreefd naar het creëren van een gezonde leefomgeving. Het gaat bijvoorbeeld om gezondheidsbeschermende maatregelen zoals dat iedere woning een geluidluwe gevel moet hebben. Daarnaast wordt ook ingezet op gezondheidsbevorderende maatregelen zoals de mogelijkheid voor bewoners om elkaar te

ontmoeten in de groene binnentuinen (waar extra maatregelen genomen gericht op het bevorderen van de biodiversiteit) en groen in de buurt.

Hiervoor is onder andere de Stadstuin bedoeld. Voor een groot deel omzoomd door appartementencomplexen biedt deze langgerekte Stadstuin een onontbeerlijke groene buitenruimte voor de bewoners van het centrum. Met deze tuin wordt ook een hoogteverschil van 7 meter overbrugd. Ruimtes die als gevolg hiervan onder het park ontstaan worden ingevuld met creatieve ondernemingen (fase 1) en een fietsenstalling (fase 2). Het grootste deel van de stadstuin (fase 1) is klaar, fase 2 wordt gerealiseerd gelijktijdig met de bouw van de blokken D4 en E4.

Conclusie is dan ook dat de ontwikkeling van Kavel D4/E4 voldoet aan de ambitie Gezond stedelijk leven.

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

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

Daarbij is de ambitie om maximaal voordeel te behalen voor mens en milieu, efficiënter te werken (goedkoper, kortere doorlooptijden) en werk met werk te maken. In de Nota bodembeheer staat hoe beschikbare vrijgekomen grond en baggerspecie op en in de landbodem van de gemeente Utrecht mag worden opgeslagen, hergebruikt of toegepast en welke regels en procedures hierbij gelden. De nota is bedoeld voor professionele partijen. De gemeente Utrecht volgt zoveel mogelijk het algemene landelijke beleid zoals dat is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Dit landelijke beleid past echter niet in elke lokale situatie. De wetgever heeft het mogelijk gemaakt om lokaal beleid toe te staan. In Utrecht speelt, naast de grote vraag naar bouwgrond, mee dat gebiedseigen grond niet altijd kan worden hergebruikt en dat er te weinig hergebruiksmogelijkheden zijn. De lokale gebiedsgerichte invulling sluit aan bij de functie, kwaliteit en ontwikkelingen van een gebied. De nota is hierdoor ingedeeld in: gebiedsspecifiek beleid, ander gemeentelijk beleid en landelijk beleid. Het gebiedsspecifieke beleid bestaat uit:

- een uitbreiding van het beheergebied en acceptatie van bodemkwaliteitskaarten uit omliggende gemeenten;
- lokale maximale waarden op gebiedsniveau om zo gebruik te maken van de toegestane kwaliteit die past bij de bodemfunctie. Het betreft enkele wijken van Leidsche Rijn en de gemeentelijke hoofdwegen aan de oostzijde van de stad. Met deze lokale maximale

waarden sluiten we aan bij de (toekomstige) woonfunctie van de wijken of industrie functie van de hoofdwegen;

- lokale maximale waarden voor de stofgroepen polychloorbifenylen (PCB's) en organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB's) binnen bepaalde gebieden. Bij beide stofgroepen is met de lokale maximale waarden aangesloten bij de gebiedseigen kwaliteit;
- lokale maximale waarden voor het Noorderpark. Aangesloten is bij de gebiedseigen kwaliteit;
- een strengere eis met betrekking tot het gewichtspercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- lokale maximale waarden voor de stofgroep PFAS, waarbij de gehele gemeente als één zone wordt beschouwd. Deze waarden gelden voor de bovenste meter.

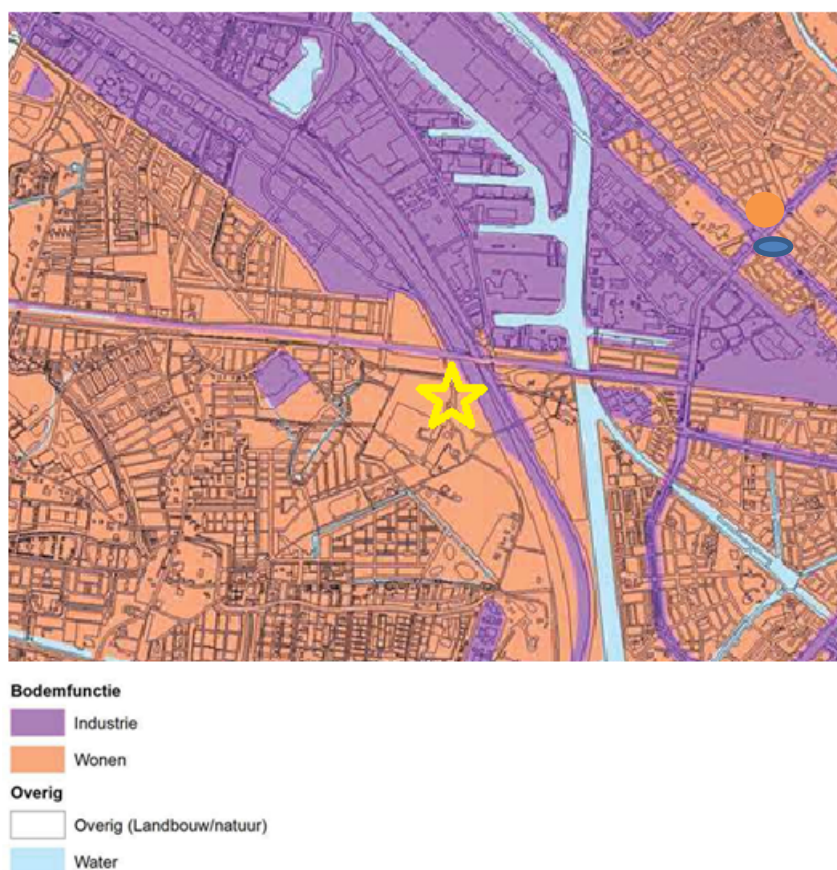
Ander gemeentelijk beleid bestaat uit:

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

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

#### *Kavel D4/E4*

Het gebied is door de gemeente Utrecht in overeenstemming met de Nota Bodembeheer 2017-2027 en de Aanvulling Nota Bodembeheer 2017-2027 beleid PFAS geschikt om woningen op te bouwen. Er is een nieuwe niet verontreinigde laag aangebracht. De locatie is op onderstaande kaart als klasse "wonen" aangemerkt. Er is daarom geen aanleiding een nader bodemonderzoek in te stellen.



Afbeelding 4: Uitsnede bodemfunctieklassenkaart, kavel D4/E4 is globaal aangegeven met een gele ster

#### 2.3.2.9 Visie Water en Riolering/Klimaatadaptatie

De gemeenteraad heeft in februari 2022 de Visie Water en Riolering en de Visie Klimaatadaptatie vastgesteld.

De visie Water en Riolering bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van de wettelijke zorgplicht op het gebied van water en riolering en is onderdeel van de gemeentelijke omgevingsvisie. De visie vormt samen met het programma water en riolering het nu nog wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en is daarmee de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019.

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

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

Met de Visie Klimaatadaptatie worden beleidsdoelen vastgesteld voor het omgaan met wateroverlast door extreme neerslag, het omgaan met droogte en het omgaan met hittestress. Hiervoor zijn geen landelijke beleidsdoelen, maar de gemeente stelt lokale doelen vast. De doelen zijn dat lopen en fietsen in schaduw in elke straat mogelijk is door 30-40 % schaduw te creëren, iedereen binnen 200 meter van een gebouw/woning een koele groene verblijfsplek heeft in de openbare ruimte van minimaal 200 m<sup>2</sup>, een minimale hoeveelheid groen in buurten van 40% in het horizontale vlak. Hiermee beperken we het hitte-eiland effect in de stad. Om gevolgen van extreme droogte en wateroverlast te voorkomen zorgen we dat buien tot aan 80 mm per uur geen schade aanrichten in panden en niet voor onbegaanbare wegen zorgen, we gebruiken de bodem als spons en houden minimaal 90% neerslag vast op de plek waar het valt. We vangen zoveel mogelijk water op in de bodem (bufferen), zodat er in droge periodes nog water beschikbaar is.

Bij grootschalige nieuwbouw is de ambitie om hogere doelen te hanteren. De vastgestelde doelen geven de mogelijkheid zowel de gevolgen als de te nemen maatregelen in beeld te kunnen brengen. Hiermee voldoet Utrecht aan de doelstelling uit het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie en de afspraken in het Bestuursakkoord Ruimtelijke Adaptatie. De doelen zijn ook overeenkomstig de gestelde doelen in de RSU 2040.

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

Bij nieuwbouwlocaties moet hemelwater binnen het plangebied worden verwerkt via infiltratie in de bodem of afvoer naar oppervlaktewater. Hierbij is het streven voor uitbreidingslocaties helemaal geen hemelwater meer naar de RWZI af te voeren. Alleen als in overleg met de zuiveringsbeheerder wordt vastgesteld dat het afstromende hemelwater door de functie van het gebied zo is verontreinigd dat het, het beste op de RWZI gezuiverd kan worden, is afvoer naar de RWZI mogelijk.

#### *Kavel D4/E4*

Het kavel D4/E4 is een nieuwe ontwikkeling. Het kavel bestaat nu uit een braakliggend terrein, waarop in de loop van de tijd een aantal tijdelijke functies hebben gezeten, waardoor het deels verhard is. De ontwikkeling heeft een effect op de waterhuishouding. Door de toename van verhard oppervlak worden er compensatiemaatregelen uitgevoerd. De noodzakelijke berging bedraagt hier 300 m<sup>3</sup> per toename hectare verhard oppervlak. Dit komt overeen met een berging van 30 mm. Hiermee wordt voldaan aan de Visie Water en Riolerings/Klimaatadaptie. Zie ook de memo 'Waterberging Leidse Rijn Centrum' in bijlage 13.

#### *2.3.2.10 Utrecht: energiek middelpunt van het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019*

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

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

- 30% CO<sub>2</sub>-reductie ten opzichte van 2010;
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt;
- 10% van de daken zijn voorzien van zonnepanelen.

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

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

#### *Kavel D4/E4*

Alle gebouwen in het kavel D4/E4 verbruiken geen aardgas en zijn bijna energieneutraal. In de energiebehoefte wordt voorzien door middel van zonnepanelen (kantoren) en een warmte-koudeopslag. De zonnepanelen maken onderdeel uit van het kavel D4/E4. De ontwikkeling past binnen de uitgangspunten in het energieplan en de energieagenda's.

#### *2.3.2.11 Visie op de warmtevoorziening (2017)*

Op 2 november 2017 heeft de gemeenteraad de Visie op de warmtevoorziening vastgesteld. De CO<sub>2</sub>-uitstoot in onze stad wordt voor een derde veroorzaakt door het verwarmen van huizen en gebouwen met aardgas (inclusief de stadsverwarming). Ook gebruiken gebouwen op dit moment relatief veel warmte door een lage isolatiegraad en installaties met een laag rendement. Om de doelstelling te behalen om als Utrecht zo snel mogelijk, in ieder geval in 2030 klimaatneutraal te zijn en 40.000 bestaande woningen van het gas af te halen, is een omschakeling naar een duurzame warmte- en koudevoorziening nodig. Een duurzame warmtevoorziening kan gerealiseerd worden door de vraag naar warmte te beperken, te stoppen met het gebruik van aardgas en over te stappen op duurzame warmtebronnen. Dit vraagt om ingrijpende aanpassingen in gebouwen, de energie-infrastructuur en om nog meer gebruik van duurzame warmtebronnen. Natuurlijke momenten, op zowel gebouw- als gebiedsniveau, moeten worden benut om de warmtetransitie te versnellen. Een klimaatneutrale warmtevoorziening moet aan de voorwaarden duurzaam, betaalbaar en betrouwbaar voldoen. In het door het VNG ondertekende Klimaatakkoord is een nieuwe regierol voor de gemeente vastgelegd en worden gemeenten verplicht om een Transitievisie Warmte (TVW) en een Regionale Energiestrategie (RES) op te stellen.

De gemeente Utrecht heeft in 2021 een tweedelige Transitievisie Warmte (TVW) en een Regionale Energiestrategie (RES) vastgesteld. Deel 1 van de TVW bevat de strategie en visie over hoe de bestaande huizen en gebouwen in Utrecht geleidelijk, buurt-voor-buurt, over kunnen gaan naar nieuwe vormen van verwarmen en koken. Hierin is ook vastgelegd dat de schaarse capaciteit van het hoge-temperatuur stadswarmtenet niet voor nieuwbouw ingezet mag worden. Deel II van de Transitievisie Warmte geeft aan wanneer en in welke buurten we aan de slag gaan met de voorbereidingen om aardgasvrij te worden.

In de RES staat hoe Utrecht en haar regiogemeenten invulling gaan geven aan de landelijke energiedoelstellingen in het Klimaatakkoord voor het verduurzamen van de energiebronnen, hoeveel en waar duurzame elektriciteit (wind en zon) in 2030 wordt opgewekt en welke duurzame warmtebronnen gebruikt kunnen worden om buurten aardgasvrij te maken. Beide documenten worden in de Omgevingsvisie verankerd.

#### **Kavel D4/E4**

Door de oriëntatie van de gebouwen, goede isolatiewaarden en een gunstige gevel/vloer verhouding is de energiebehoefte beperkt. De energiebehoefte van alle gebouwen in het kavel D4/E4 wordt duurzaam opgewekt door het gebruik van zonnepanelen (kantoren) en een warmte-koudeopslag. De ontwikkeling sluit daarmee goed aan op de Visie op de warmtevoorziening.

### 2.3.3 Gebiedspecifiek beleid

#### 2.3.3.1 *Ontwikkelvisie Leidsche Rijn (1997), Visie Leidsche Rijn Centrum (2004) en Masterplan Leidsche Rijn Centrum (2006) en Stedenbouwkundig plan Leidsche Rijn Centrum Kern (2010)*

Op 29 juni 1995 heeft de gemeente het Masterplan Leidsche Rijn vastgesteld. Het masterplan beschrijft in grote lijn hoe de wijk tot stand moet komen en hoeveel woningen, bedrijven en andere functies er moeten komen. In 1997 heeft de gemeente het masterplan vertaald in de Ontwikkelvisie Leidsche Rijn.

In 2004 is de Visie Leidsche Rijn Centrum vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en in 2006 is het Masterplan Leidsche Rijn Centrum vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente wil van Leidsche Rijn Centrum een levendig centrum maken, waar het ook buiten prettig is om te zijn. Men wil dat in de plannen veel aandacht wordt besteed aan de buitenruimte met een goede balans tussen drukke (winkel)straten en gezellige pleinen en rustgevend parken en besloten hofjes. De programmatische en ruimtelijke visie voor Leidsche Rijn Centrum geeft een aantal randvoorwaarden mee voor het Masterplan Leidsche Rijn Centrum. Het masterplan legt in grote lijn het stedenbouwkundig concept vast. Na het masterplan volgt een verdere uitwerking in Stedenbouwkundige Plannen.

Het stedenbouwkundig plan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid is het ontwikkelingskader voor de bouwplannen in het deelgebied. Ze beschrijven de ambitie en de (beeld)kwaliteit van het gebied. Daarmee is het Stedenbouwkundig Plan zowel het toetsingskader voor de openbare ruimte als voor de bouwplannen bij de uitgifte van kavels.

#### Kavel D4/E4

De gemeente heeft Jo Coenen Architects & Urbanists gevraagd om als stedenbouwkundig supervisor van Leidsche Rijn Centrum op te treden. De supervisor begeleidt de architecten bij de uitwerking van de bouwblokken en controleert of dat gebeurt binnen de kaders van het vastgestelde Masterplan Leidsche Rijn Centrum en het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern. De supervisor heeft het bouwplan beoordeeld en akkoord bevonden, zie ook paragraaf 2.3.2.3

### *2.3.4 Overig gemeentelijk beleid*

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

Gezond stedelijk leven betekent dat onze inwoners recht hebben op een fijne en gezonde woonomgeving. Onze kinderen moeten kunnen opgroeien in een leefbare stad, levendig maar zonder té veel lawaai of trillingen. Mensen en dieren kunnen last hebben van geluid of trillingen en te veel geluid is slecht voor de gezondheid. Bij (gebieds)ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De Omgevingswet bevat hiervoor regels voor geluid en trillingen waar gemeenten zich aan moeten houden. Er is ook vrijheid voor een eigen, lokale invulling. In het coalitieakkoord 2022-2026 Investeren in Utrecht staat dat Utrecht bij nieuwe ontwikkelingen strengere geluidsnormen gebruikt dan de landelijke wettelijke waarden.

In de Beleidsnota Geluid en Trillingen staat hoe Utrecht om wil gaan met geluid en trillingen. Zowel voor de bestaande stad als bij de nieuwe ontwikkelingen én hoe invulling wordt gegeven aan het uitgangspunt strenger dan de wet. De nota is onderdeel van de omgevingsvisie Utrecht. De nota wordt toegepast bij het toestaan van bijvoorbeeld nieuwe woningen en de aanleg of wijziging van wegen. Ook wordt gekeken naar de (ontwikkeling van) de bestaande stad en de invloed van geluid en trillingen op de kwaliteit van leven. Waar nodig eisen worden bij ruimtelijke ontwikkelingen daarom extra maatregelen.

#### *Geluid:*

Verkeer is een belangrijke veroorzaker van geluidshinder. Daarom neemt de gemeente Utrecht maatregelen om de hinder van verkeer te verminderen. We verlagen de snelheid waar mogelijk of leggen stiller asfalt aan. Op plekken waar al veel geluid is en we toch nieuwe woningen willen bouwen, stellen we extra voorwaarden aan het ontwerp van de gebouwen. Het is bijvoorbeeld verplicht een geluidluwe gevel en een rustige buitenruimte te hebben. Een goede indeling van de woning zorgt ervoor dat er binnenshuis altijd een rustige plek is. Deze voorwaarden staan niet alleen in de Beleidsnota maar ook in de regels van het omgevingsplan.

In Utrecht moeten bedrijven in stillere gebieden aan 5 dB lagere geluidsnormen voldoen dan in drukke gebieden. Enkele keren per jaar mag door bedrijven of sportclubs meer geluid worden gemaakt. Bijvoorbeeld als er een festiviteit is.

Voor stemgeluid bestaan geen wettelijke normen. Op het moment dat we ergens een terras, schoolplein of sportveld willen toestaan, controleren we eenmalig dat dit niet tot te veel overlast leidt. Voor onversterkte muziek, zoals van carillons, stellen we geen eisen. Godsdienstvrijheid is een reden om bepaalde geluiden, zoals klokgelui, uit te zonderen.

We koesteren plekken waar het stil of rustig is. Utrecht heeft veel locaties in de stad die veel stiller zijn dan langs de drukke wegen. We proberen bestaande rustige gebieden te behouden, uit te breiden en nieuwe rustige gebieden te creëren. We streven ernaar dat iedereen binnen 10 minuten loopafstand van huis een stil gebied zoals een park of hofje kan vinden. Zo zorgen we er ook voor dat er voor dieren (rustige) schuil- en rustplaatsen zijn.

### *Trillingen:*

Voor trillingen van bedrijven of bij bouw en sloop controleert Utrecht op de wettelijke normen. Bij bouwen in de avond en nacht heeft Utrecht eigen strengere grenzen. Rijdende treinen en trams kunnen trillingen veroorzaken. Hier zijn geen wettelijke grenzen voor. Handhaving is daarom niet mogelijk. We stellen bij nieuwe woningbouwplannen wel grenzen aan die trillingen. We voorkomen daarmee dat toekomstige bewoners te veel hinder ondervinden. Bij bouwplannen naast het spoor of de trambaan moeten meestal eerst de trillingen in de bodem worden gemeten. Daarmee wordt duidelijk welk type woningen of scholen hier geschikt zijn. Mogelijk moeten er aanpassingen worden gedaan aan het ontwerp van het gebouw en/of maatregelen worden getroffen in de bodem.

De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. De looptijd is verlengd tot invoering van de Omgevingswet. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht. De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan. De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

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

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

### **Kavel D4/E4**

Voor de ontwikkeling is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In grote delen van het kavel D4/E4 is de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï of het industrielawaai (of een combinatie van meerdere bronnen) hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Vanwege het geluid van de Centumboulevard en de spoorlijn wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. De maximale geluidsbelastingen worden in het besluit hogere waarden vastgelegd. Zie ook paragraaf 5.4.

Voor wat betreft het aspect trillingen geldt dat de afstand van de bouwlocatie tot de spoorlijn Utrecht-Woerden 130 meter bedraagt. Het beleid voor trillingen schrijft voor dat nader onderzoek wordt verricht naar dit aspect indien de bouwopgave zich bevindt binnen 100 meter van de spoorbaan. Daarmee is een nader onderzoek niet noodzakelijk.

### **2.3.4.2 Nota externe veiligheid (2007)**

In de 'Beleidsnota Omgevingsveiligheid Utrecht' staat hoe we als gemeente Utrecht omgaan met de risico's van het vervoeren van gevaarlijke stoffen en het werken met gevaarlijke stoffen binnen de gemeente. Dagelijks worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd, opslagen en verwerkt. Dit kan een gevaar vormen voor mensen die wonen of werken in de omgeving daarvan. Mogelijke gevaren voor de omgeving zijn een brand, een explosie of een wolk met giftige stoffen. Er kan schade aan gebouwen optreden, mensen kunnen gewond raken

of zelfs overlijden. Met ons beleid voor omgevingsveiligheid richten we ons op beheersing van die gevaren.

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

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

#### *Kavel D4/E4*

Voor de ontwikkeling is onderzoek gedaan naar risicobronnen in de omgeving van het kavel D4/E4. Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van de hoogbouwkavel, zie ook paragraaf 5.6.

## **2.4 Conclusie**

De conclusie voor het kavel D4/E4 is dat de ontwikkeling past binnen de beleidskaders op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

### **3 BESTAANDE SITUATIE**

#### **3.1 Inleiding**

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het kavel D4/E4 en analyseert het kavel D4/E4 in ruimtelijk en functioneel opzicht.

#### **3.2 Beschrijving van het kavel D4/E4**

##### *3.2.1 Historische ontwikkeling*

De rode draad in de historische ontwikkeling van het kavel D4/E4 en de omgeving wordt gevormd door de rivier de Rijn. In de huidige situatie is er slechts een gekanaliseerde loop van een smalle rivier aanwezig, maar in de Romeinse tijd was de rivier zo breed als nu bij Keulen. Het gebied kent dan ook een zeer lange bewoningsgeschiedenis. Waar ooit de brede stroomgordel van de rivier heeft gelopen, zijn in de loop van de tijd grote pakketten zand en klei afgezet. De bedding tekent zich af als een verhoging: een stroomrug. In het Hollandse en Utrechtse veenweidelandschap komen dergelijke stroomruggen meer voor, maar ter plaatse van Leidsche Rijn is deze bijzonder breed. Aan weerszijden van de stroomrug liggen de komgronden. Door grootschalige bemaling is de bodem hier verder ingeklonken. Dit zijn de natte, laaggelegen delen in het gebied. Het kavel D4/E4 ligt grotendeels op een stroomrug.

In de Romeinse tijd vormde de Rijn de grens van het Romeinse rijk en in de Middeleeuwen de grens van de Utrechtse stadsvrijheid. Bijna alle versterkte huizen en kastelen stonden daarom aan de zuidzijde van de oude Rijnloop. De rivier is hier vaak van loop verwisseld en begon te verzanden. Om de belangrijke handelsstromen tussen oost en west te kunnen behouden, werd tussen Utrecht en Harmelen de huidige Leidse Rijn gegraven. De waterhuishouding werd toen gereguleerd, waardoor het gebied kon worden ontgonnen voor agrarisch gebruik. De Leidse Rijn in het zuiden en de Thematerweg in het noorden vormden hierbij de ontginningsbasis. Deze lijnen werden de basis voor bewoning in het gebied. Langs beide wegen en in Vleuten is dan ook de oudste bebouwing te vinden.

Het aanblik van het landschap veranderde door de aanleg van grote infrastructurele werken, zoals de spoorlijn, het Amsterdam-Rijnkanaal en de snelweg A2. De aanleg van de spoorlijn gaf een economische impuls aan de stad Utrecht. Dit stimuleerde de vraag naar tuinbouwproducten. Vanaf het begin van de twintigste eeuw heeft het gebied ten westen van Utrecht een belangrijke functie gekregen voor de tuinbouw. Zowel in kassen als op de volle grond werden tuinbouwproducten gekweekt. De tuinders vestigden zich op de zandgronden. De natte delen werden voor veeteelt in gebruik genomen. Langs het kanaal zijn industrieën ontstaan, met name ten noorden van het kavel D4/E4 (Lage Weide).

Het kavel D4/E4 is altijd onbebouwd poldergebied geweest. Uit een afdruk op topotijdreis blijkt dat het enige jaren in de periode van rond 2006 als boomgaard en als sportterrein (rugby) in gebruik is geweest. Sindsdien is de locatie bouwrijp gemaakt.



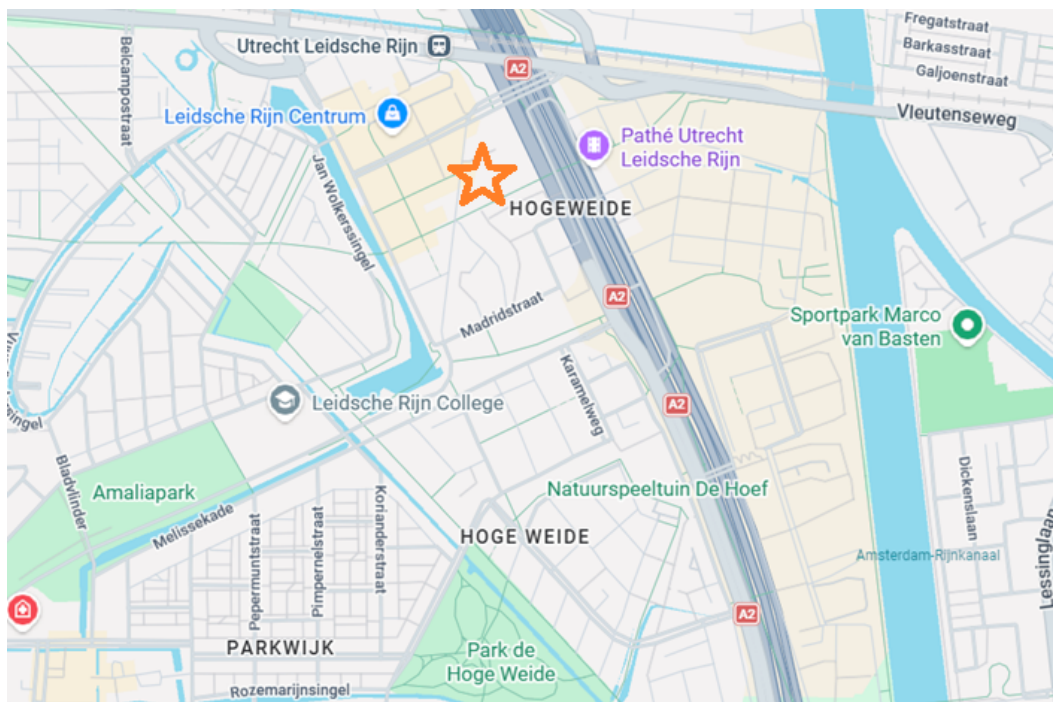
Afbeelding 5: Kaart uit 2006 (bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl))

### 3.2.2 Monumenten, beeldbepalende elementen en cultuurhistorie

In het gebied van kavel D4/E4 zijn geen beschermde monumenten, beeldbepalende elementen of andere cultuurhistorische waarden aanwezig.

### 3.2.3 Structuurbepalende elementen

De directe omgeving van het kavel D4/E4 kent een aantal structuurbepalende elementen in het landschap.



Afbeelding 6: Structuurbepalende elementen, kavel D4/E4 is met een oranje ster globaal aangegeven

### 3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het kavel D4/E4

Het kavel D4/E4 is braakliggend. Op de locatie is tijdelijk een skateplek gesitueerd.



Afbeelding 7: Bestaande situatie in het kavel D4/E4

## **4 PROJECTBESCHRIJVING**

### **4.1 Stedenbouwkundige onderlegger**

Het Masterplan Leidsche Rijn Centrum (LRC) uit 2006 en het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Kern uit 2010 hebben ten grondslag gelegen aan het bestemmingsplan LRC Kern en Zuid (2012) waarbij de uitgangspunten van bouwvolumes concreet zijn vertaald in bouwhoogtes opgenomen in de Verbeelding van het bestemmingsplan.

Al deze stukken zijn bestuurlijk vastgesteld en binnen deze kaders stuurt de gemeente op realisatie van deze bouwplannen.

De ruimtelijke drager van het Masterplan is het stedenbouwkundig concept, waarin de ambities voor Leidsche Rijn Centrum ruimtelijk zijn uitgewerkt. Het concept bestaat uit een stedenbouwkundige structuur (verkaveling) en richtlijnen voor de randen van het centrum, hoogte verschillen, de openbare ruimte en groen, bebouwing, publieke gebouwen en hoogbouw.

Een belangrijke ambitie is dat Leidsche Rijn Centrum een uitgesproken stedelijk karakter krijgt en daarmee een contrast vormt met de wijken eromheen. Dit stedelijk karakter komt tot uiting in een relatief hoge en dichte bebouwing met duidelijke hoogteaccenten.

In het gehele kavel D4/E4 is ruimte voor het realiseren van hoogteaccenten bovenop de gemiddelde bouwhoogte om zodoende een gevarieerd stadsbeeld te bereiken.

In de uitwerking van deelplan D4/E4 is aan deze gemiddelde hoogte uitvoering gegeven en is een stedenbouwkundig hoogteaccent opgenomen.

### **4.2 Toetsing aan geldende bestemmingsplan**

Het bouwplan voor kavel D4/E4, voldoet aan de stedenbouwkundige principes en grotendeels aan de regels van het geldende bestemmingsplan LRC Kern en Zuid. Op twee punten voldoet het plan niet, namelijk:

- de bouwhoogte wordt op kavel E4 ten behoeve van de realisatie van een toren op een deel van het kavel overschreden met 1,28 m;
- de maximaal toegestane oppervlakte m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak wonen wordt met 41.013 m<sup>2</sup> overschreden.

### **4.3 Aan andere ter plaatse geldende bestemmingsplannen wordt voldaan**

#### *Overschrijding maximale bouwhoogte*

In zowel bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid als in Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht zit een algemene afwijkingsregel, burgemeester en wethouders

kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de hoogtematen met maximaal 10%.

In paragraaf 4.1.6 van het vigerende bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' is het stedenbouwkundige plan nader omschreven. Hierbij is aangegeven dat de opbouw van Leidsche Rijn Centrum voortborduurde op de traditie van de West-Europese stad en bestaat uit de openbare ruimte die als het ware uitgesneden is uit gebouwen met veelal gelijkmatige bouwhoogte: het centrum bestaat uit een netwerk van openbare stedelijke ruimten c.q. pleinen, met afwisselende sferen en belevingen. De pleinen en straten krijgen hun specifieke betekenis door afmeting, inrichting en beoogd gebruik. Dit wordt bereikt door de gevels van de bebouwing eromheen. Accenten in bouwhoogte en de programmatische invulling dragen hieraan bij. De gemiddelde bouwhoogte in het centrum is vier tot acht lagen. De niveauverschillen spelen een belangrijke rol in de stedenbouwkundige hoofdopzet van Leidsche Rijn Centrum.

In het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid is opgenomen dat de maximale hoogte over het gehele bouwvlak 42 meter mag zijn. Voor de bouwvlakken D4 en E4 is er in het bouwplan niet voor gekozen om voor het gehele bouwvlak de maximale hoogte van 42 meter op te nemen maar om te werken met een hoogteaccent.

Het Masterplan voor Leidsche Rijn Centrum gaat uit van een dambordpatroon met gesloten bouwblokken. Het centrum wordt omzoomd door randen, zoals een singel en parken, waardoor de herkenbaarheid en de identiteit worden vergroot. Door de relatief hoge en dichte bebouwing is er sprake van een uitgesproken stedelijk karakter, contrasterend met de omliggende wijken. Het bestemmingsplan, welke is getoetst aan de stedenbouwkundige kaders, laat op de gehele locatie een bouwhoogte toe van 42 meter.

De bouwhoogte is niet op de gehele locatie 42 meter. Voor de toren wordt deze overschreden met 1,28 meter. Het bouwplan voldoet dus aan de maximale hoogte in het bestemmingsplan, met uitzondering van de hoogte van de toren. Hieronder is een afbeelding van inrichting opgenomen. De toren (E4) vormt een accent in bouwhoogte.



*Afbeelding 8: Impressie bouwplan*

De gemeente Utrecht heeft Jo Coenen Architects & Urbanists gevraagd om als stedenbouwkundig supervisor van Leidsche Rijn Centrum op te treden. De supervisor begeleidt de architecten bij de uitwerking van de bouwblokken en controleert of dat gebeurt binnen de kaders van het vastgestelde Masterplan Leidsche Rijn Centrum en het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern.

De supervisor heeft het bouwplan, inclusief de afwijking van de maximaal toegestane bouwhoogte beoordeeld en akkoord bevonden, zie ook paragraaf 2.3.2.3. De supervisor heeft toegelicht dat de keuze voor de locatie van het hoogteaccent is gebaseerd op de ligging. De locatie van de hoogbouw bevindt zich in een belangrijk deel van de openbare ruimte (de Stadstuin/ Plantsoen van Boedapest), bij een stedenbouwkundig en verkeerskundig betekenisvolle plek (zie de fietsverkeerskaart in het stedenbouwkundig plan waar hoofdfietsroutes elkaar kruisen). Daarbij betreft het een plek met relatief veel afstand tot de tegenovergelegen bebouwing. Hierdoor is de locatie geschikt om een onderscheidend stedelijk accent/ toren stedenbouwkundig toe te laten. Ten aanzien van de afwijking is nader toegelicht waarom dit geen onevenredige afbreuk oplevert van het bebouwingsbeeld. Tevens moet de aanvraag voldoen aan de redelijke eisen van welstand. Het Bureau Commissie Omgevingskwaliteit Utrecht heeft het bouwplan ook voorzien van een positief advies. Het advies van de supervisor ligt hieraan ten grondslag.

#### **4.4 Overschrijding maximale hoeveelheid bruto vloeroppervlak**

In het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid is in de regels van de bestemming 'Centrum' een maximaal toegestane hoeveelheid vierkante meters opgenomen voor de diverse functies. Voor de functie wonen geldt een maximum bruto vloeroppervlak van 222.000 m<sup>2</sup>. Bij

eerdere bouwplannen is de totale hoeveelheid m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak reeds benut. Het bouwplan voorziet onder meer in de realisatie van 41.013 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak aan 'wonen', waardoor 377 woningen worden gerealiseerd. Het bouwplan voor kavel D4/E4 wijkt daarom volledig af van de maximaal toegestane bruto vloeroppervlak van 222.000 m<sup>2</sup>.

In het bestemmingsplan is een opsomming opgenomen van het maximaal aantal vierkante meters per functie. Het overschrijden van het aantal vierkante meters ten behoeve van het bouwplan D4/E4 is niet strijdig met het uitgangspunt van een stedelijk karakter van Leidsche Rijn Centrum. De doelstelling van het Masterplan alsmede van het geldende bestemmingsplan is juist om de concentratie aan stedelijke bebouwing mogelijk te maken en te kiezen voor een afwisseling van bouwwerken met een gemiddelde hoogte en hoogteaccenten.

Bij de beoordeling is het bouwplan op zichzelf bekeken vanuit een oogpunt van stedenbouwkundige kwaliteit. Juist de functie wonen is heel erg belangrijk in het plan Leidsche Rijn Kern en Zuid. Het wonen in en nabij het centrum, te midden van overige functies en nabij knooppunten van openbaar vervoer (trein en HOV) waardoor reistijd wordt beperkt, is erg belangrijk en wordt ook gestimuleerd. Een overschrijding van het maximaal aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak voor de functie wonen zorgt er niet voor dat de stedenbouwkundige opzet wordt verstoord danwel anderszins aan de functionele opzet afbreuk wordt gedaan. Daarnaast draagt de ontwikkeling van 377 woningen bij aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte, zie ook paragraaf 2.1.3.

#### **4.5 Verkeer en openbare ruimte**

Deze paragraaf gaat in op de effecten van de ontwikkeling van het kavel D4/E4 op de bereikbaarheid. Specifiek wordt ingegaan op de gevolgen van de afwijking van het bestemmingsplan ten aanzien van de extra vierkante meters b.v.o. voor het 'wonen' voor de verkeersafwikkeling. De afwijking van het bestemmingsplan ten aanzien van de maximum bouwhoogte heeft geen gevolgen op de verkeersafwikkeling. Daarbij komen de diverse vervoerswijzen aan de orde: voetgangers, fietsverkeer openbaar vervoer en autoverkeer.

##### **Kavel D4/E4**

Het verkeersbeleid van de gemeente staat in het Mobiliteitsplan 2040, Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen. Het mobiliteitsplan wijst Leidsche Rijn Centrum en daarmee het plan aan als deel van de B-zone. De B-zone is ruimer ingericht dan de A-zone, maar ook hier is de ruimte schaars. Binnen de B-zone maken we onderscheid in de vooroorlogse wijken die oorspronkelijk niet ontworpen zijn voor veel autoverkeer en de naoorlogse wijken die ruimer zijn met meer plek voor de auto.

Echter, in 2040 zal door verdere ruimtelijke ontwikkeling ook in die wijken minder ruimte beschikbaar zijn. Dit geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die rondom Leidsche Rijn Centrum liggen, als er extra verstedelijking rond de OV-knooppunten gaat plaatsvinden. De balans tussen verkeersstromen en de ruimte wordt hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn, dat het verkeer

zichzelf zo veel mogelijk regelt en verkeerslichten beperkt nodig zijn. Door de B-zone lopen de hoofdnetwerken van auto, trein en bus. Deze hoofdnetwerken en vooral de kruisingen bepalen voor een belangrijk deel de bereikbaarheid én leefbaarheid van de wijken in deze zone. De afwijking van het bestemmingsplan zorgt nauwelijks voor extra belasting van deze hoofdnetwerken.

#### *Voetgangers*

De straten rondom de ontwikkeling zijn voorzien van trottoirs, die als looproutes fungeren naar bestemmingen in de omgeving, zoals het winkelcentrum en het Station Utrecht Leidsche Rijn. Binnen de blokken is sprake van openbaar toegankelijke ruimte die voor voetgangers bedoeld is.

#### *Fietsverkeer*

De fiets heeft een belangrijkere rol in het binnenstedelijke gebied rondom het kavel D4/E4. Op de Vaduzdijk ligt een belangrijke fietsverbinding tussen Leidsche Rijn, Leidsche Rijn Centrum en de stad, deze loopt direct langs de plot van D4/E4.

#### *Openbaar vervoer*

Het kavel D4/E4 ligt op loopafstand van het Station Utrecht Leidsche Rijn, die bestaat uit het treinstation en een busstation. Deze stations zorgen ervoor dat de Kavel D4/E4 goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Vanaf het Station Utrecht Leidsche Rijn rijden treinen naar Utrecht CS en het westen van het land. Op het busstation halteren verschillende buslijnen, in totaal 6 met verbindingen binnen Utrecht en regiogemeentes zoals Nieuwegein, Houten, Zeist en Maarssen.

#### *Auto*

Voor autoverkeer is de kavel aangesloten op de Parijsboulevard. Er is onderzocht of de verkeersbewegingen van de 377 woningen die door het bouwplan aan het gebied worden toegevoegd via het bestaande wegennet kunnen worden afgewikkeld.

De verkeersgeneratie van het bouwplan betreft in een worst-case benadering 1358 motorvoertuigen per etmaal. De gemeente Utrecht heeft het verkeers- en parkeermodel opgesteld voor het hanteren parkeernormen in relatie tot verkeersgeneratie. CROW heeft in één publicatie voor allerlei functies zowel aangegeven wat de parkeernorm is als wat de verkeersgeneratie is. In Utrecht gelden lagere parkeernormen dan gemiddeld in Nederland het geval is, logischerwijs is het ook aannemelijk dat de gemiddelde verkeersgeneratie per woning lager is. Om deze reden heeft de gemeente Utrecht een vertaalslag gemaakt in voor Utrecht gebied specifieke verkeersgeneratiekencijfers. De wijze van berekenen is beschreven in de "Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassing maatwerk". Bij het bepalen van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van de kwalificatie schil centrum voor de verkeersgeneratie uit de CROW publicatie. Bij de berekening is uitgegaan van de volgende verdeling binnen de functie 'wonen':

| <b>Basisfuncties woon</b>                    | <b>Omvang</b> |          |
|----------------------------------------------|---------------|----------|
| Appartement boven 130 m2 bvo                 | 18            | woningen |
| Appartement 80 tot 130 m2 bvo                | 91            | woningen |
| Sociale huur of middenhuur 80 tot 130 m2 bvo |               | woningen |
| Appartement 55 tot 80 m2 bvo                 | 265           | woningen |
| Sociale huur of middenhuur 55 tot 80 m2 bvo  |               | woningen |
| Appartement tot 55 m2 bvo                    | 3             | woningen |

Ook is rekening gehouden met de voorziene 3049 m2 aan de functie 'kantoor' (zonder balie-functie).

Het parkeren voor D4/E4 is (voor zover hier relevant) als volgt voorzien:

- 260 parkeerplaatsen worden voorzien in de eigen parkeergarage (= 72% van de parkeereis);
- 76 parkeerplaatsen (= 21% van de parkeereis) worden voorzien in openbare parkeervoorzieningen op loopafstand.

De parkeergarage onder D4/E4 ontsluit op de Parijsboulevard en van daaruit rijdt het autoverkeer richting de Vleutensebaan. Een beperkt deel van het verkeer ontsluit via de ondergrondse route via de Brusselpleinparkeergarage naar de Londonstraat. In de modelberekening is hier rekening mee gehouden.

| resultaat mvt/etm (10-tallen) | van West | naar West | som |
|-------------------------------|----------|-----------|-----|
| via Londonstraat              | 100      | 20        | 120 |

| resultaat mvt/etm (10-tallen) | van Oost | naar Oost | som  |
|-------------------------------|----------|-----------|------|
| via Parijsboulevard           | 580      | 660       | 1240 |
|                               |          |           |      |
| Totaal mvt/etm (10-tallen)    | 680      | 680       | 1360 |

Om te kunnen bepalen wat deze toevoeging betekent, is de verkeersgeneratie toegevoegd aan het verkeersmodel VRU3.4 waarmee naar het effect op de verkeersafwikkeling is gekeken.

### *Capaciteit*

Om te beoordelen of het plan tot extra doorstroomproblemen leidt is een analyse uitgevoerd. Kruispunten zijn de belangrijkste locaties als het gaat om het beoordelen van de doorstroming, waarbij gekeken wordt naar de intensiteit/capaciteitsverhouding (I/C) op de kruispunten. Hierbij wordt gekeken naar de spitsen, te weten de ochtend- en de avondspits, omdat dit de drukste momenten van de dag zijn.

Bij de beoordeling van de doorstroming wordt een I/C-verhouding van 90% aangehouden. Bij de I/C-verhouding hoger dan 90% kan er congestie optreden, namelijk wachtrijen voor de

kruispunten en bij verkeerslichten (waarbij niet elk voertuig in de wachtrij door kan rijden bij de eerste keer groen, anders gezegd, het voertuig moet een cyclus overslaan).

Een I/C-verhouding van 80% is een indicatie dat het kruispunt tegen de maximale capaciteit aan zit, maar dit hoeft nog niet tot substantiële knelpunten leiden.

In de beoordeling wordt de huidige autonome-situatie conform het vigerende model VRU3.4 vergeleken met de situatie waarbij het bouwplan ten behoeve van D4/E4 aan de autonome-situatie is toegevoegd. Dit betekent dat het enige verschil tussen de autonome-situatie en de projectsituatie de verkeersgeneratie van D4/E4 en de aansluiting daarvan op het netwerk is. Het voorgaande leidt tot de volgende uitkomsten:

| omschrijving                     | locatie         | 2030<br>autonoom |     | 2030 D4/E4 |     | verschil<br>planD4/E4 |     |
|----------------------------------|-----------------|------------------|-----|------------|-----|-----------------------|-----|
|                                  |                 | och              | avo | och        | avo | och                   | avo |
| Lageweideviaduct/A2              | afrit 7<br>West | 85               | 83  | 85         | 83  | 0                     | 0   |
| Lageweideviaduct/A2              | afrit 7 Oost    | 102              | 86  | 102        | 87  | 0                     | 1   |
| Soestwetering/Terwijdesingel     |                 | 100              | 85  | 100        | 85  | 0                     | 0   |
| Jazzsingel/Terwijdesingel        |                 | 108              | 100 | 109        | 102 | 1                     | 2   |
| Stockholmstraat/Terwijdesingel   |                 | 63               | 70  | 64         | 72  | 1                     | 2   |
| Londenstraat/Grauwaartsingel     |                 | 97               | 85  | 98         | 85  | 1                     | 0   |
| Parijsboulevard/Grauwaartsingel  |                 | 84               | 75  | 83         | 75  | -1                    | 0   |
| Parijsboulevard/Aansluiting D4E4 |                 | -                | -   | 15         | 14  | nvt                   | nvt |
| Parijsboulevard/Vleutensebaan    |                 | 85               | 95  | 85         | 95  | 0                     | 0   |
| Hooggelegen/A2                   | afrit 8<br>West | 85               | 99  | 85         | 99  | 0                     | 0   |
| Hooggelegen/A2                   | afrit 8 Oost    | 85               | 102 | 84         | 102 | -1                    | 0   |

#### *Ochtendspits*

De kruispunten met verkeerslichten geregeld op het viaduct van de A2 met de op- en afritten met de A2 bij Lage Weide en Hooggelegen hebben tijdens de ochtendspits een I/C onder de 90%. Uitzondering is de afrit 7 Oost, deze heeft een hoge I/C-verhouding die boven de 100% ligt. Deze kruising is dus overbelast tijdens de ochtendspits. Deze situatie doet zich al voor in de autonome situatie, dus zonder de ontwikkeling van D4/E4. De I/C-verhouding neemt niet toe met het autoverkeer van/naar de ontwikkeling.

In de directe(re) omgeving zijn de kruisingen Soestwetering/Terwijdesingel, Jazzsingel/Terwijdesingel en de Londenstraat/Grauwaartsingel al overbelast. De toevoeging van het plan brengt hier geen grote verandering in aan, namelijk maar een toename van 1%. Verder geldt dat alle andere waarden 85% of lager zijn en dat daar ook de verandering niet groter is dan 1%. Dit betekent dat de verandering ook hier beperkt is en onderdeel is van het al optredende verkeersbeeld van de ochtendspits.

### *Avondspits*

Tijdens de avondspits laten de kruispunten op het viaduct bij de A2 Lage Weide een I/C-verhouding zien tussen de 80% en 90%, zowel in de autonome situatie als met de ontwikkeling van het kavel D4/E4. Op de aansluiting A2 Hooggelegen neemt de I/C-verhouding niet toe als gevolg van de ontwikkeling van het kavel D4/E4. Op de afrit 8 West en Oost is de I/C-verhouding in de autonome situatie al rond de 100%.

In de directe(re) omgeving is de kruising Jazzsingel/Terwijdesingel in de autonome situatie al overbelast. De toevoeging van de ontwikkeling van kavel D4/E4 brengt heeft een toename van slechts 2% tot gevolg. Verder geldt dat alle andere waarden op één na 85% of lager zijn en dat daar ook daar de verandering ten opzichte van de autonome situatie niet groter is dan 2%. Ook ten aanzien van de kruising Parijsboulevard/Vleutensebaan geldt dat de ontwikkeling van kavel D4/E4 niet leidt tot een hogere IC-verhouding ten opzichte van de autonome situatie. Dit betekent dat de verandering ook hier beperkt is en onderdeel is van het al optredende verkeersbeeld van de avondspits.

Tot slot geldt voor de Parijsboulevard dat er geen hoge I/C-verhouding voor de ochtend- en de avondspits geldt ten opzichte van de autonome situatie.

Inmiddels is voor de gemeente Utrecht het nieuwe verkeersmodel VRU3.5 vastgesteld. Dit model laat voor de toeleidende wegen rond Leidsche Rijn Centrum zoals de Gele brug en de weg door Leidsche Rijn Centrum Noord en de Graauwaartsingel in het prognosejaar een lagere hoeveelheid verkeer zien dan in VRU 3.4. Dit betekent dat voor de berekeningen uitgegaan kan worden van de eerder gemaakte berekeningen op grond van VRU 3.4

### *Conclusie*

Uit de analyse van de doorstroming op kruispunten blijkt dat de toename van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkeling niet tot extra doorstromingsknelpunten. Ook zonder de ontwikkeling is een aantal kruispunten vol, wat de I/C-verhouding betreft. Derhalve gaat deze ontwikkeling op in het optredende verkeersbeeld van de autonome situatie. Dit betekent dat de verkeersbewegingen via het bestaande wegennet kunnen worden afgewikkeld.

## **4.6 Parkeren**

Door de nieuwbouw in het kavel D4/E4 ontstaat een behoefte aan parkeergelegenheid. De gemeente heeft beleid vastgesteld om ervoor te zorgen dat planontwikkelingen voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen en om de partij die ontwikkelt duidelijkheid te geven over wat dan voldoende is. Het beleid is vastgelegd in de Parkeervisie 2021. De Parkeervisie 2021, de bijlagen en beleidsregels bij de nota noemen we in deze paragraaf de parkeernota.

De parkeernota geeft aan hoe de parkeerbehoefte berekend moet worden en bevat de mogelijkheden om de uitkomst van de behoefte te nuanceren. Die nuancering leidt tot wat we noemen de parkeereis. Het getal dat de parkeereis weergeeft, is dus het aantal parkeerplaatsen

dat nodig is om te voldoen aan de eis uit de parkeernota dat de ontwikkeling zorgt voor voldoende parkeerplaatsen.

Deze paragraaf laat zien hoe de parkeerbehoefte is berekend en aan welke parkeereis de planontwikkeling moet voldoen, hoe het project de parkeereis uitvoert, de conclusie over het parkeren en hoe het stallen van fietsen wordt geregeld. Dit is vastgelegd in een mobiliteitsplan dat door Goudappel is opgesteld ten behoeve van het voorliggende plan. Het mobiliteitsplan d.d. 19 februari 2026 is als bijlage 11 bij deze onderbouwing gevoegd.

#### *Berekening van de parkeerbehoefte van auto's, de parkeereis*

Om de parkeerbehoefte te berekenen moet het programma voor het kavel D4/E4 vertaald worden in de termen en categorieën van de parkeernota. De berekening in deze paragraaf gebruikt het programma dat hieronder is weergegeven.

| gebouw | functie          | functie gemeentelijk beleid                            | omvang | eenheid            |
|--------|------------------|--------------------------------------------------------|--------|--------------------|
| D4     | wonen            | woning <55 m <sup>2</sup> bvo                          | 2      | woningen           |
|        |                  | woning 55 - 80 m <sup>2</sup> bvo                      | 57     |                    |
|        |                  | woning 80 - 130 m <sup>2</sup> bvo                     | 123    |                    |
|        |                  | woning > 130 m <sup>2</sup> bvo                        | 10     |                    |
|        | kantoren         | kantoor                                                | 3.049  | m <sup>2</sup> bvo |
|        | <b>totaal D4</b> | <b>192 woningen en 3.049 m<sup>2</sup> bvo kantoor</b> |        |                    |
| E4     | wonen            | woning <55 m <sup>2</sup> bvo                          | 1      | woningen           |
|        |                  | woning 55 - 80 m <sup>2</sup> bvo                      | 84     |                    |
|        |                  | woning 80 - 130 m <sup>2</sup> bvo                     | 86     |                    |
|        |                  | woning > 130 m <sup>2</sup> bvo                        | 14     |                    |
|        | <b>totaal E4</b> | <b>185 woningen</b>                                    |        |                    |

*Afbeelding 9: Programma t.b.v. parkeerbehoefte*

Dit leidt tot de onderstaande parkeerbalans

| functie                             |                                              | doelgroep  | parkeernorm | parkeereis |
|-------------------------------------|----------------------------------------------|------------|-------------|------------|
| D4                                  | 2x woning<br>( <55 m <sup>2</sup> bvo)       | gebruikers | 0,23        | 0,46       |
|                                     |                                              | bezoekers  | 0,20        | 0,40       |
|                                     | 57x woning<br>(55 - 80 m <sup>2</sup> bvo)   | gebruikers | 0,69        | 39,33      |
|                                     |                                              | bezoekers  | 0,20        | 11,40      |
|                                     | 123x woning<br>(80 - 130 m <sup>2</sup> bvo) | gebruikers | 0,72        | 88,56      |
|                                     |                                              | bezoekers  | 0,20        | 24,60      |
|                                     | 10x woning<br>( > 130 m <sup>2</sup> bvo)    | gebruikers | 0,81        | 8,10       |
|                                     |                                              | bezoekers  | 0,20        | 2,00       |
| 3.049 m <sup>2</sup> bvo<br>kantoor | gebruikers                                   | 0,475      | 14,48       |            |
|                                     | bezoekers                                    | 0,025      | 0,76        |            |
| E4                                  | 1x woning<br>( <55 m <sup>2</sup> bvo)       | gebruikers | 0,23        | 0,23       |
|                                     |                                              | bezoekers  | 0,20        | 0,20       |
|                                     | 84x woning<br>(55 - 80 m <sup>2</sup> bvo)   | gebruikers | 0,69        | 57,96      |
|                                     |                                              | bezoekers  | 0,20        | 16,80      |
|                                     | 86x woning<br>(80 - 130 m <sup>2</sup> bvo)  | gebruikers | 0,72        | 61,92      |
|                                     |                                              | bezoekers  | 0,20        | 17,20      |
|                                     | 14x woning<br>( > 130 m <sup>2</sup> bvo)    | gebruikers | 0,81        | 11,34      |
|                                     |                                              | bezoekers  | 0,20        | 2,80       |
| totaal gebruikers (bewoners)        |                                              |            |             | 267,90     |
| totaal gebruikers (personeel)       |                                              |            |             | 14,48      |
| totaal bezoekers                    |                                              |            |             | 76,16      |
| totaal                              |                                              |            |             | 358,55     |

Afbeelding 10: Parkeerbalans

| functie                                                                        | doelgroep                        | parkeernorm | parkeereis |       |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------|------------|-------|
| D4                                                                             | 2x woning<br>( <55 m² bvo)       | gebruikers  | 0,23       | 0,46  |
|                                                                                |                                  | bezoekers   | 0,20       | 0,40  |
|                                                                                | 57x woning<br>(55 - 80 m² bvo)   | gebruikers  | 0,69       | 39,33 |
|                                                                                |                                  | bezoekers   | 0,20       | 11,40 |
|                                                                                | 123x woning<br>(80 - 130 m² bvo) | gebruikers  | 0,72       | 88,56 |
|                                                                                |                                  | bezoekers   | 0,20       | 24,60 |
|                                                                                | 10x woning<br>( > 130 m² bvo)    | gebruikers  | 0,81       | 8,10  |
|                                                                                |                                  | bezoekers   | 0,20       | 2,00  |
|                                                                                | 3.049 m² bvo<br>kantoor          | gebruikers  | 0,475      | 14,48 |
|                                                                                |                                  | bezoekers   | 0,025      | 0,76  |
| E4                                                                             | 1x woning<br>( <55 m² bvo)       | gebruikers  | 0,23       | 0,23  |
|                                                                                |                                  | bezoekers   | 0,20       | 0,20  |
|                                                                                | 84x woning<br>(55 - 80 m² bvo)   | gebruikers  | 0,69       | 57,96 |
|                                                                                |                                  | bezoekers   | 0,20       | 16,80 |
|                                                                                | 86x woning<br>(80 - 130 m² bvo)  | gebruikers  | 0,72       | 61,92 |
|                                                                                |                                  | bezoekers   | 0,20       | 17,20 |
|                                                                                | 14x woning<br>( > 130 m² bvo)    | gebruikers  | 0,81       | 11,34 |
|                                                                                |                                  | bezoekers   | 0,20       | 2,80  |
| totaal gebruikers (bewoners)                                                   |                                  |             | 267,78     |       |
| 15% reductie op bewonersdeel door realisatie van 60 extra fietsparkeerplaatsen |                                  |             | -40,19     |       |
| totaal gebruikers (bewoners)                                                   |                                  |             | 227,72     |       |
| totaal gebruikers (personeel)                                                  |                                  |             | 14,48      |       |
| totaal bezoekers                                                               |                                  |             | 76,16      |       |
| totaal                                                                         |                                  |             | 318,36     |       |

Afbeelding 31: Parkeerbalans optimalisatie

Uit hierboven weergegeven tabel wordt zichtbaar dat de parkeerbehoefte van het gebruikersdeel is afgenomen met maximaal 40 parkeerplaatsen als gevolg van de inzet van 60 extra fietsparkeerplaatsen. Voorwaarde voor toepassing van deze reductie is dat de 57 extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd bovenop het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen.

De ontwikkeling voldoet aan de fietsparkeernorm doordat individuele bergingen worden gerealiseerd voor iedere woning. Daarnaast worden 740 gemeenschappelijke fietsparkeerplaatsen voor de woningen gerealiseerd, hier passen de 60 extra fietsparkeerplaatsen ruimschoots in.

De parkeerbehoefte van het bezoekersdeel kan op alle momenten worden opgevangen binnen de restcapaciteit in de Brusselpleingarage. Dit blijkt uit de hieronder weergegeven tabel waarin de parkeerbehoefte van bezoekers is afgezet tegen de restcapaciteit in de Brusselpleingarage.

|                                         | werkdag<br>ochtend | werkdag<br>middag | werkdag<br>avond | werkdag<br>nacht | zaterdag<br>middag | zaterdag<br>avond | zondag<br>middag |
|-----------------------------------------|--------------------|-------------------|------------------|------------------|--------------------|-------------------|------------------|
| bezoekers woningen D4/E4                | 7,54               | 15,08             | 60,32            | 0,00             | 45,24              | 75,40             | 52,78            |
| bezoekers kantoor D4                    | 0,76               | 0,76              | 0,04             | 0,00             | 0,00               | 0,00              | 0,00             |
| <b>totaal bezoekers plan (afgerond)</b> | <b>8</b>           | <b>16</b>         | <b>60</b>        | <b>0</b>         | <b>45</b>          | <b>75</b>         | <b>53</b>        |
| restcapaciteit Brusselpleingarage       | 486                | 427               | 640              | 846              | 325                | 670               | 398              |
| <b>overschot restcapaciteit</b>         | <b>478</b>         | <b>411</b>        | <b>580</b>       | <b>846</b>       | <b>280</b>         | <b>595</b>        | <b>345</b>       |

Afbeelding 42: Parkeerbehoefte bezoekers

### Fietsparkeren

Bewoners kunnen hun fietsen stallen in de individuele bergingen welke voldoen aan het bouwbesluit (5m<sup>3</sup>). Daarnaast wordt een gemeenschappelijke stalling voor 740 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

Voor de fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers geldt een parkeernorm van 0,5 en vanaf de 21<sup>e</sup> woning per bouwblok 0,25 per woning. Op basis van die norm is de behoefte:

#### Blok D4

- $20x * 0,5 = 10$  plekken
- $172 * 0,25 = 43$  plekken
- Totaal D4 =  $43+10 = 53$  fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van woningen.

#### Blok E4

- $20x * 0,5 = 10$  plekken
- $165 * 0,25 = 42$  plekken
- Totaal D4 =  $42+10 = 52$  fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van woningen.

Totaal D4/E4:  $53+52 = 105$  plekken

Voor de kantoorfunctie geldt een norm van 6 parkeerplaatsen per balie voor bezoekers (met een minimum van 10). Uitgaand van 2 balies zijn dit 12 plekken.

De ontwikkeling voldoet aan de fietsparkeereis uit de beleidsregel fietsparkeernormen omdat er individuele bergingen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt een grote gemeenschappelijke fietsenstalling gerealiseerd. Hier passen de fietsparkeerplekken voor bezoekers van de woningen en de 60 extra fietsparkeerplaatsen (reductie autoparkeren) ruimschoots in.

Het voorgaande leidt tot de volgende conclusies:

1. Conform de parkeernormen van de gemeente Utrecht zijn 358 parkeerplaatsen nodig:
  - 282 parkeerplaatsen nodig voor gebruikers (bewoners en medewerkers kantoor);
  - 76 parkeerplaatsen nodig voor bezoekers.
2. Het gebruikersdeel (bewoners) kan als gevolg van de reductiemogelijkheden binnen het beleid (maximaal 20% minder autoparkeerplaatsen wanneer extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. In dit project wordt een reductie van 15% toegepast) worden verlaagd. Voorwaarde is dat er 60 extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd;

3. De parkeerbehoefte van de gebruikers kan volledig worden gefaciliteerd in de eigen parkeergarage. De parkeerbehoefte van de bezoekers kan worden opgevangen binnen de restcapaciteit in de Brusselpleingarage;
4. Met de verlaging van de parkeereis (door realisatie extra fietsparkeerplaatsen) en het faciliteren van een deel van de parkeereis in openbare parkeervoorzieningen op loopafstand wordt voldaan aan het maximumpercentage van 75% van de parkeereis dat op eigen terrein mag worden voorzien.

#### *Conclusie parkeren*

Voor het kavel D4/E4 is een parkeerbalans opgesteld zowel voor wat betreft het autoparkeren als het fietsparkeren. Op basis van deze balans kan worden geconcludeerd dat aan het gemeentelijke parkeerbeleid wordt voldaan.

## **5 ONDERZOEK EN RANDVOORWAARDEN**

### **5.1 Inleiding**

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het kavel D4/E4 en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

### **5.2 Milieueffectrapportage**

#### **Kader**

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

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

#### *Kavel D4/E4*

De in het bouwplan opgenomen activiteiten vallen onder categorie D11.2 (aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject) zoals deze is opgenomen in onderdeel D van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. Voor deze activiteit is in het Besluit m.e.r. een drempelwaarde opgenomen van 2.000 woningen. Het bouwplan blijft onder deze drempelwaarden en overschrijdt deze niet. Op grond van artikel 2, lid 5, sub b, van het Besluit m.e.r. dient echter ook in 'overige gevallen' bekeken te worden of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen (de vormvrije m.e.r.-beoordeling). Op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling dient het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Utrecht) een besluit te nemen om voor het project wel of geen m.e.r.-procedure te volgen voor het project alvorens het ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Om te beoordelen of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen is een Aanmeldnotitie MER opgesteld. Hierin wordt geconcludeerd dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen en er derhalve geen aanleiding is om een m.e.r.-procedure te doorlopen. De gemeente heeft dan ook op 21 mei 2026 besloten om voor dit bouwplan geen m.e.r.-procedure toe te passen (bijlage 3). De Aanmeldnotitie MER is opgenomen in bijlage 2.

### *Conclusie*

Er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen door de beoogde ontwikkeling. Het opstellen van een milieueffectrapportage is dan ook niet noodzakelijk.

## **5.3 Bedrijven en milieuzonering**

### **Kader**

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn van groot belang voor Utrecht, maar we willen wel voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van een bedrijf op de gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

### *Kavel D4/E4*

Aan de hand van de VNG-systematiek Bedrijven en Milieuzonering zijn de verschillende bestemde bedrijfscategorieën rond het kavel D4/E4 bekeken. Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten, is mede afhankelijk van het omgevingstype. Binnen de VNG-systematiek worden afstanden aangehouden van milieubelastende activiteiten tot een rustige woonwijk en tot gemengd gebied. De richtafstand tot gemengd gebied bedraagt voor categorie 3.1 bedrijven minimaal 30 meter. Voor categorie 1 bedrijven bedraagt die afstand 0 meter en voor categorie 2 bedrijven 10 meter. Er bevinden zich geen type categorie 2 en 3.1 bedrijven of hoger binnen de genoemde afstanden, zodat geen nader onderzoek Bedrijven en milieuzonering nodig is.

In het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' is een verantwoording gegeven van het aspect Bedrijven en milieuzonering. Hierin is aangegeven dat er geen problemen zijn met bedrijven en milieuzonering. Het kavel D4/E4 ligt buiten de zonering van het industrieterrein Lage Weide.

Op circa 80-100 meter afstand ten oosten van het kavel D4/E4 liggen gronden met de bestemming 'Gemengd'. Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Oost'. Binnen de bestemming 'Gemengd' is op de verkeerstunnel een openbaar vervoerstation toegelaten en een evenemententerrein met bijbehorende podia, parkeervoorzieningen, terrassen, openbaar vervoerbanen en verkeersvoorzieningen.

Voor het evenemententerrein zijn in het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Oost' geluidregels opgenomen die ervoor zorgen dat de geluidsbelasting aan de gevels van de dichtstbij gelegen woningen acceptabel zal zijn. Gelet op deze geluidsregels in combinatie met de afstand tot kavel D4/E4, de afschermende werking van het Berlijnplein en het bouwdeel Legends op de locatie E5 zal er geen sprake zijn van een onaanvaardbaar hogere geluidsbelasting ter plaatse van kavel D4/E4.

### *Conclusie*

Het samengaan van bedrijfsfuncties en gevoelige bestemmingen in en rond het kavel D4/E4 levert geen belemmeringen op. Er wordt voldoende afstand gehouden tussen milieubelastende activiteiten en de voorziene woningen. Dit betekent dat er in zoverre sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

## **5.4 Geluidhinder**

### **Kader**

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

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

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

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt wanneer er gebruik wordt gemaakt van zogeheten 'dove gevels' waarin geen te openen delen aanwezig zijn. De grenswaarden zijn voor binnenstedelijke wegverkeer 48-58 dB in de uitleggebieden, voor Rijkswegen 48-53 dB, voor spoorweglawaaï 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

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

- iedere woning moet beschikken over een geluidsluwe gevel, (bij woningen kleiner dan 30 m<sup>2</sup> geldt dat voor 50% van het totaal aantal woningen) waarbij onder geluidsluw wordt verstaan dat het geluidsniveau op deze gevel niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;

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

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

#### *Kavel D4/E4*

Er heeft een akoestisch onderzoek plaatsgevonden d.d. 25 april 2025 naar de geluidsbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woningen. De resultaten van dat onderzoek zijn opgenomen in bijlage 7.

Het projectgebied ligt binnen de wettelijke zones voor reilverkeerslawaaï en wegverkeerslawaaï. Het gebied ligt niet in een geluidszone van een industrieterrein.

#### *Railverkeerslawaaï*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de maximale waarde op de gevel van de geplande woningen maximaal 62 dB bedraagt. Dat is 7 dB meer dan de voorkeursgrenswaarde. Deze geluidsbelasting voldoet wel aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

#### *Wegverkeerslawaaï*

##### *Wegverkeer Rijksweg A2*

Voor de Rijksweg A2 geldt dat de maximale ontheffingswaarde. De maximale geluidsbelasting op de gevel vanwege de A2 bedraagt 53 dB. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB(A). Deze geluidsbelasting voldoet wel aan de maximale ontheffingswaarde.

##### *Wegverkeer gemeentelijke wegen*

- Centruboulevard  
Het geluid van de Centruboulevard komt uit op een hoogst berekende waarde van 51 dB. Deze waarde is boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar voldoet wel aan de maximale ontheffingswaarde.
- Vleutensebaan  
Het geluid vanwege de Vleutensebaan voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB.
- Parijsboulevard  
Het geluid vanwege de Parijsboulevard blijft onder de voorkeursgrenswaarde.

De geluidemissie van de Vleutensebaan en Stadsbaan op de gevels van de geprojecteerde woningen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A). De Centruboulevard zorgt voor een overschrijding van maximaal 3 dB(A) ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde op de gevels van de geprojecteerde woningen.

- **Wegverkeer (30 km/u)**  
De binnenplanse wegen met een maximum snelheid van 30 km/u zijn niet gezoneerd door de Wet Geluidhinder maar worden getoetst in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De gemeente houdt hierbij dezelfde criteria aan als de Wet geluidhinder. De wegen Parijsboulevard, Romestraat, San Marinostraat en Berlijnplein zijn wegen met een 30 km/u- regime en vallen momenteel formeel buiten het kader van de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en gezonde verstedelijking is dit bouwplan overeenkomstig het Utrechts geluidbeleid ook onderzocht voor de 30 km/u wegen. Uit de berekeningen volgt dat de Parijsboulevard zorgt voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde met maximaal 6 dB(A). De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden.

#### *Cumulatie*

Er dient een afweging van het gecumuleerde geluidsniveau plaats te vinden als de voorkeursgrenswaarde vanwege meerdere geluidsbronnen wordt overschreden. Dit geldt alleen voor geluidsbronnen die onder de Wet geluidhinder vallen. Het hoogst berekende cumulatieve geluidsniveau bedraagt 62 dB en is daarmee lager dan de Utrechtse maximale ontheffingswaarde bij binnenstedelijk wegverkeer in uitleggebieden. Uit de hiervoor genoemde geluidsbelastingen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor weg- en railverkeer op diverse gevels wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden.

#### *Conclusie*

Ten behoeve van het kavel D4/E4 dienen hogere waarden te worden vastgesteld voor wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Het vaststellen van deze hogere waarden dient gelijktijdig met het besluit tot het verlenen van de omgevingsvergunning te gebeuren. Het verlenen van hogere waarden zal geschieden onder de voorwaarden van een geluidluwe gevel, en dat de woning een akoestisch gunstige woningindeling heeft. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning is hieraan getoetst. Daarnaast is ook getoetst of wordt voldaan aan een voldoende isolatiewaarde van de buitengevel, zodat sprake is van een voldoende akoestisch binnenklimaat.

Het bouwplan voldoet aan de gestelde eisen op grond van de geluidnota Utrecht. Iedere woning beschikt over een geluidluwe ruimte en een rustige buitenruimte. Hiertoe zijn in het bouwplan voor sommige woningen bouwkundige aanpassingen opgenomen om dit te bereiken.

## 5.5 Geur

### Kader

Geur kan aanleiding geven tot hinder en gezondheidsklachten. In hoeverre een geurwaarneming als hinderlijk wordt ervaren hangt af van diverse factoren, zoals concentratie, duur en frequentie van de geur, aard en karakter ervan en persoonskenmerken van de waarnemer, bijvoorbeeld de sociaaleconomische context.

Hinder wordt beschouwd als een direct effect op iemands gezondheid. Geurhinder gaat soms gepaard met andere vormen van hinder. Langdurige of herhaalde blootstelling aan geurstoffen kan ook aanleiding geven tot (subjectieve) gezondheidsklachten, zoals hoofdpijn, duizeligheid, slaapstoornissen en depressieve klachten. Deze worden waarschijnlijk indirect veroorzaakt door een complex van stressverwerkende mechanismen. Dit verschilt per individu en kan leiden tot de paradoxale situatie dat personen die melden weinig hinder te ondervinden, wel veel gezondheidsklachten hebben. Het ontstaan van gezondheidsklachten is dus niet altijd gerelateerd aan het ontstaan van hinder (bron: GGD-richtlijn Geurhinder, oktober 2002). Er is sprake van ernstige hinder als mensen aangeven ernstig gehinderd te worden. Dit moet worden gerealiseerd door hinder te voorkomen bij nieuwe ontwikkelingen. In bestaande situaties wordt de hinder beperkt door toepassing van de Beste Beschikbare Technieken (BBT).

Om nieuwe knelpunten op geurgebied te voorkomen moeten geurgevoelige functies worden beschermd. Gevoelige functies kunnen worden verdeeld in twee categorieën, wonen en werken.

- Onder wonen vallen uiteraard woningen, maar ook winkels, ziekenhuizen, scholen, sportterreinen en accommodaties voor verblijfsrecreatie. Deze functies krijgen een normale bescherming.
- Bij werken gaat het voornamelijk om geurgevoelige bedrijven en kantoren. Hier kan worden volstaan met een lager beschermingsniveau.

### *Kavel D4/E4*

In deze paragraaf wordt de geurbelasting van bedrijven op het kavel D4/E4 beschreven. De indicatieve geurcontour is de contour die beschreven staat in 'Bedrijven en Milieuzonering'. Deze geldt voor een groep bedrijven en is daarom algemeen en niet concreet. De vergunde contour is gebaseerd op uitstootgegevens en de milieuvergunning, en geeft de maximaal vergunde emissie en immisie weer. De vergunde contouren geven de potentiële hinder aan. Die geurbelasting wordt uitgedrukt in geureenheden (odeurunits) per kubieke meter: de Europese geureenheid ouE/m<sup>3</sup>. Omdat voor de beleving van belang is hoe vaak geurhinder optreedt, wordt daarbij een percentielwaarde gegeven die aangeeft in hoeveel procent van de tijd een bepaalde geurbelastingswaarde niet wordt overschreden.

### *Lage Weide*

In het geuronderzoek van Lage Weide (de rapportage van LPB Sight; Berekening cumulatieve geurbelasting BP Lage Weide van 16 juli 2018) is gewerkt met de landelijk gebruikelijke percentiel waarde van 98. Bij de beoordeling of geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt, wordt getoetst aan de geurcontour,

waarbuiten de cumulatieve geurbelasting vanwege de in Lage Weide gevestigde bedrijven niet meer mag bedragen dan  $H=-1$  (lichte hinder) als 98 percentiel. De geurcontour is aan de zuidzijde vastgesteld op de grens van het bedrijventerrein Lage Weide. Dat betekent dat de geurcontour niet over het projectgebied loopt.

In verband met deze beoordeling is in de planregels in het bestemmingsplan Lage Weide opgenomen dat nieuwe geurrelevante inrichtingen niet zijn toegestaan. Bij de beoordeling of geen aantoonbare overschrijding van de aanvaardbare cumulatieve geurbelasting optreedt, wordt getoetst aan de Beleidsregel geur bestemmingsplan Lage Weide 2018. Door het opnemen van de regels wordt gewaarborgd dat de geurcontouren niet over het kavel D4/E4 in Leidsche Rijn Centrum komen te liggen.

#### *Douwe Egberts*

Het bedrijf Douwe Egberts, een koffiebranderij, is ook in de directe omgeving van kavel D4/E4 gevestigd. De richtafstand in 'Bedrijven en Milieuzonering' wordt gehaald. Afbeelding 13 geeft aan dat de huidige ontwikkeling niet binnen de geurcontouren valt en dat er dus geen nieuwe gehinderden bijkomen.



Afbeelding 13: Geurcontouren Douwe Egberts

### *Conclusie*

De geurcontouren van Lage Weide en Douwe Egberts liggen niet over het projectgebied. Geur vormt geen belemmering bij de ontwikkeling van kavel D4/E4.

## **5.6 Externe veiligheid**

### **Kader**

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

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

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

Voor externe veiligheid bestaan twee normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans op overlijden van een onbeschermd persoon die zich 24 uur nabij de ongevalslocatie bevindt. Het PR ter hoogte van kwetsbare objecten moet lager zijn dan  $10^{-6}$ /jaar (normwaarde). Het GR geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte komt te overlijden als gevolg van een calamiteit. Voor het GR is een zogeheten oriëntatiewaarde vastgesteld. De oriëntatiewaarde voor het GR mag niet worden overschreden.

### *Kavel D4/E4*

Door bureau AVIV is onderzoek gedaan naar risicobronnen in de omgeving van het kavel D4/E4, zie bijlage 6. Dit heeft het volgende overzicht opgeleverd:

### *Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen*

Bij de uitvoering van nieuwe ruimtelijke plannen dienen het onderzoeksgebied en de omliggende projectomgeving getoetst te worden aan het aspect externe veiligheid. Externe veiligheid heeft betrekking op risico's die kunnen ontstaan voor mens en milieu bij het vervoer, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen. De regelgeving is gebaseerd op of vindt zijn grondslag in de Wet basisnet (Wbn) en de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs).

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het

Basisnet heeft betrekking op de rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).

In de Regeling Basisnet is een tabel met afstanden voor plaatsgebonden risico die gelden voor transportroutes van het Basisnet terug te vinden. Deze afstanden gelden per trajectdeel en er is per trajectdeel aangegeven of er sprake is van een plasbrandaandachtsgebied.

Een plasbrandaandachtsgebied is een gebied waarbinnen kwetsbare objecten te maken kunnen krijgen met de effecten van een plasbrand. Deze plasbrand kan ontstaan door de ontsteking van uitgestroomde brandbare vloeistof uit een tankwagen. Dit gebied beslaat een zone van 30 meter per zijde van het wegvak.

Kavel D4E4 ligt op ongeveer 120 meter van de snelweg. Het plasaandachtsgebied vormt daarom geen belemmering voor het project.

Over de A2 worden gevaarlijke stoffen getransporteerd en de A2 maakt onderdeel uit van het basisnet. Het invloedsgebied van de A2 wordt bepaald door het transport van brandbare gassen en ligt tot 355 meter van de A2. Het kavel D4/E4 ligt hierbinnen. Het transport van gevaarlijke stoffen over de A2 is hiermee vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant voor het kavel D4/E4. Het PR van de A2 ter hoogte van het kavel D4/E4 is niet hoger dan PR 10-6/jaar. Dit betekent dat wordt voldaan aan de normwaarde en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A2 geen beperkingen oplegt aan het bouwplan.

Het GR is ongeveer 3 keer kleiner dan de oriëntatiewaarde en neemt niet toe. De verdere verantwoording van het GR conform artikel 8 van het Bevt kan achterwege blijven.

Het bestuur van de VRU is in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Conclusie van de VRU d.d. 11 juli 2022 is dat voor dit deel de A2 ondertunneld is en dat het aspect externe veiligheid hierdoor niet van belang is.

#### *Vervoer van gevaarlijke stoffen over spoorwegen en vaarwegen*

Zowel het Amsterdam-Rijnkanaal als de spoorlijn Breukelen - Utrecht Centraal liggen meer dan 200 m van het kavel D4/E4. Daarmee ligt het projectgebied buiten de zone waarbinnen conform artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transport verantwoordelijkheid afgelegd dient te worden over de hoogte van het groepsrisico. Wel ligt het kavel D4/E4 binnen het invloedsgebied van het transport van toxische stoffen over deze routes. Het volstaat daarom conform artikel 7 van het Bevt in te gaan op zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De Veiligheidsregio heeft hierover een deeladvies omgevingsveiligheid uitgebracht. De Veiligheidsregio verwacht niet dat het (groeps)risico door deze buitenplanse afwijking noemenswaardig wijzigt.

In de omgeving van het kavel D4/E4 bevinden zich geen andere risicobronnen als buisleidingen of inrichtingen met gevaarlijke stoffen die vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant zijn voor het kavel D4/E4.

### *Conclusie*

De conclusie is dat er vanwege de externe veiligheid geen belemmeringen bestaan voor het verlenen van een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid'. Het groepsrisico ligt in de omgeving van het kavel D4/E4 zowel in de huidige situatie als na realisatie van de plannen niet boven de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

## **5.7 Ontplobbare Oorlogsresten**

### **Kader**

In het kavel D4/E4 worden bodemroerende werkzaamheden uitgevoerd. De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat er gezorgd moet worden voor een veilige werkplek. Daarbij moet ook gekeken worden naar de aanwezigheid van Ontplobbare Oorlogsresten (OO).

### **Plansituatie**

Ten tijde van de planvorming voor de spoorwegverdubbeling is het gebied onderzocht, onder andere wat betreft Ontplobbare Oorlogsresten. Voor zover bekend bij de gemeente zijn er geen Ontplobbare Oorlogsresten aanwezig op de locatie.

### *Conclusie*

Ontplobbare Oorlogsresten vormen geen belemmering bij de ontwikkeling van de hoogbouwkavel.

## **5.8 Luchtkwaliteit**

### **Kader**

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

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

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

| Stof                              | Grenswaarde EU       | WHO-advieswaarde 2005 | Toetsingsperiode |
|-----------------------------------|----------------------|-----------------------|------------------|
| NO <sub>2</sub> (stikstofdioxide) | 40 µg/m <sup>3</sup> | 40 µg/m <sup>3</sup>  | Jaargemiddelde   |
| PM <sub>10</sub> (fijnstof)       | 40 µg/m <sup>3</sup> | 20 µg/m <sup>3</sup>  | Jaargemiddelde   |
| PM <sub>2,5</sub> (fijnstof)      | 25 µg/m <sup>3</sup> | 10 µg/m <sup>3</sup>  | Jaargemiddelde   |

*WHO-advieswaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>*

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) naast de wettelijke grenswaarden ook te voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze advieswaarden (WHO 2005) zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden voor PM<sub>10</sub>(20 µg/m<sup>3</sup>) en voor PM<sub>2,5</sub> (10 µg/m<sup>3</sup>). Deze motie is uitgewerkt in het Raadsbesluit 'Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het Raadsbesluit. Op 22 september 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide opgesteld, die (beduidend) lager liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2005. Ook neemt de gemeente Utrecht deel aan het Schone Lucht Akkoord, waarin rijksoverheid, provincies en gemeenten samenwerken aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

#### **Kavel D4/E4**

Overeenkomstig artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is voor een activiteit dat niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit geen uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek nodig en kan het plan zonder uitgebreide toetsing aan de luchtkwaliteitseisen doorgang vinden. Een activiteit met een bijdrage aan de luchtkwaliteit van minder dan 3% van de grenswaarde voor de stoffen NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) en PM<sub>10</sub> (fijn stof), is overeenkomstig het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) gedefinieerd als NIBM.

Een concretisering van NIBM is de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen). In bijlage 3A van deze regeling worden onder meer woningbouwlocaties kleiner dan 1.500 woningen aangeduid als NIBM (bij één ontsluitingsweg of niet meer dan 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen). De bepaling van de NIBM-grens is vastgelegd in het DHV-rapport 'Bepaling van IBM planomvang op basis van herziene uitgangspunten', Ministerie van VROM (december 2006). Uit dit rapport blijkt dat de verkeersaantrekkende werking die bij de norm van 1.500 woningen is gehanteerd, 2,6 vervoersbewegingen per etmaal per woning bedraagt. Hieruit volgt dat een plan met een verkeersaantrekkende werking van ten hoogste 3.900 motorvoertuigbewegingen per etmaal niet in betekenende mate bijdraagt aan de

luchtkwaliteit. Omdat het aantal woningen beneden de grens blijft van 3000 woningen is geen aanvullend onderzoek vereist.

In 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen per amendement in Wet Milieubeheer opgenomen. Het besluit gevoelige bestemmingen beperkt de vestiging van 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen. Hierbij spelen de volgende onderwerpen een rol:

- Onderzoekszones: Het besluit richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2). Dit zijn vooral kinderen, ouderen en zieken. Daarom zijn in het besluit onderzoekszones ingesteld. Binnen die onderzoekszones is luchtkwaliteit onderzoek benodigd. Voor rijkswegen is deze onderzoekszones 300 meter breed en bij provinciale wegen 50 meter breed.
- Gevoelige bestemmingen: De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties niet als gevoelige bestemming gezien.

Verder dient beoordeeld te worden of voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Vervolgens of na het realiseren van de activiteit nog steeds geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden. Als de activiteit NIBM bijdraagt, is aannemelijk dat ook na de planrealisatie aan de grenswaarden wordt voldaan. Alle waarden zijn in  $\mu/m^3$ .

| Fijnstof | Waarde in<br>kavel D4/E4<br>2021 | Grenswaarde | WHO<br>advieswaarde<br>2005 | Waarde<br>2030 |
|----------|----------------------------------|-------------|-----------------------------|----------------|
| PM 10    | 17,25                            | 40          | 20                          | 14,76          |
| PM 2,5   | 10,73                            | 25          | 10                          | 7,6            |
| NO 2     | 27,73                            | 40          | 40                          | 20             |

*Bron: grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland (GCN en GDN), RIVM*

Gelet op de hierboven opgenomen waarden is geen sprake van feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde voor de stoffen PM10, PM2,5 en NO2. Ook voldoen de gemeten waarden voor PM 10 en NO2 aan de WHO advieswaarden voor 2005. Voor PM 2,5 geldt een lichte overschrijding van de WHO advieswaarde. Voor het jaar 2030 wordt voldaan aan de WHO advieswaarde uit 2005.

Ten behoeve van het aspect luchtkwaliteit is een memo luchtkwaliteit opgesteld. De memo is als bijlage 9 bij deze onderbouwing gevoegd.

### *Conclusie*

De conclusie is dat kavel D4/E4 aan het gestelde in artikel 5.16 eerste lid 1, onder a en onder c, van de Wet milieubeheer zal voldoen. In de toekomstige situatie in 2030 wordt ook aan de WHO advieswaarden voor fijnstof voldaan.

## 5.9 Bodem

### Kader

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' is getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten 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 dienen te 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 milieuhygiënische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt ten minste functiegericht en kosteneffectief.
- Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen, middels een melding of een vergunning.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag om een 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. Bij de overdracht van de grond door de gemeente aan de aanvrager om omgevingsvergunning zal een uitkeuring van de grond plaatsvinden en is daarmee aangetoond dat wordt voldaan aan het vereiste dat de kwaliteit van de bodem geschikt is voor de geplande functie.

Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet gekeken worden of nabij gelegen grondwaterverontreinigingen hierdoor kunnen verplaatsen, waarbij een saneringsvergunning aangevraagd of melding (eventueel op grond van gebiedsgerichte aanpak Utrecht) gedaan moet worden.

### Kavel D4/E4

Ten behoeve van het bouwplan is het rapport 'Aanvullend bodemonderzoek bouwwegen' van 6 juli 2021, zie bijlage 12, opgesteld. Dit onderzoek richt zich op het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de bouwwegen tussen de bouwkavels D4/E4. Uit toetsing van de grond(meng)monsters en de resultaten verkregen bij het bodemonderzoek op de omliggende kavels kan het volgende worden gesteld over de verwachte kwaliteit van (de af te voeren grond in) het werkgebied:

1. Er is hoogstens lichte verontreiniging aangetoond in de bodem. Sanerende handelingen zijn niet noodzakelijk en de aangetoonde milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is geschikt voor het beoogde gebruik.
2. De geroerde (opgebrachte) zandige (boven)grond op kavel D4 en de bouwwegen komen voor hergebruik in aanmerking in de kwaliteitsklasse 'Industrie'. Een monster (B102, 0-50) bleek op basis van het gehalte aan minerale olie indicatief niet herbruikbaar en deze grond moet óf separaat naar een grondverwerker worden afgevoerd óf op depot geplaatst worden voordat de grond wordt.
3. De geroerde kleiige bovengrond op de kavels D4/E4 en de bouwwegen komt voor hergebruik in aanmerking in de kwaliteitsklasse 'Wonen' of 'Vrij toepasbaar'.
4. De (geroerde) kleigrond direct onder puinfunderingslaag ter plaatse van kavel E4 komt voorhergebruik in aanmerking in de kwaliteitsklasse 'Industrie'.
5. De (zintuigelijk schone) ongeroerde zandige en kleiige ondergrond ter plaatse van de kavels D4/E4 en de bouwwegen komt voor hergebruik in aanmerking in de kwaliteitsklasse 'Vrij toepasbaar'.

Op grond van dit onderzoek blijkt dat op een klein deel van de locatie grond moet worden afgevoerd of in depot moet worden gezet voor een keuring. Het betreft hier de locatie waar het voormalig ketenpark van LRC heeft gestaan en waar destijds ook een brandje is geweest. Na overleg kiest LRC ervoor deze grond af te voeren op het moment dat het bouwterrein wordt ingericht.

Verder bevindt kavel D4/E4 zich binnen de boringsvrije zone van de grondwaterwinning Leidsche Rijn en binnen de "schone zone" van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer van de gemeente Utrecht. Dit betekent dat voor de toepassing van Warmte Koude Opslag beperkingen gelden zoals een dieptebeperking (eerste watervoerende pakket) en dat rekening gehouden moet worden met beïnvloeding van een nabijgelegen, omvangrijke grondwaterverontreiniging (Reactorweg 11).

#### *Conclusie*

De bodemkwaliteit is geen belemmering voor de voorziene functies, waaronder wonen. Er geldt een dieptebeperking voor boringen en bodemenergie vanwege de ligging in een grondwaterbeschermingsgebied.

### **5.10 Natuurbescherming**

#### **Kader**

Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde diersoorten en plantensoorten en beschermde gebieden. Voorafgaand aan het verlenen van een omgevingsvergunning moet duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan.

#### *Beschermde dier- en plantensoorten*

Voorafgaand aan de verlening van een omgevingsvergunning moet er worden onderzocht:

- of er beschermde soorten voorkomen in het kavel D4/E4;

- of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
- of er vrijstellingen gelden;
- of er een ontheffing nodig is.

#### *Beschermde gebieden*

##### *Natura 2000-gebieden*

In Nederland zijn ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden, wat alleen is toegestaan met een Wet natuurbescherming vergunning.

Alleen wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er op voorhand geen significante gevolgen te verwachten zijn van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning niet van toepassing. Als dit niet het geval is wordt in het kader van een Wnb-vergunning eerst een voortoets uitgevoerd. Intern salderen is onderdeel van zo'n voortoets. Het project kan alsnog worden vergund als er geen significante negatieve effecten zijn in Natura 2000-gebieden of als de verslechtering van de stikstofdepositie optreedt op hectares, waarin de Kritische Depositiewaarde niet wordt overschreden.

Als in de voortoets niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden is vervolgonderzoek nodig in de vorm van een Passende Beoordeling. Dit is een uitgebreid ecologisch onderzoek. Extern salderen, mitigatie of een ADC-toets zijn altijd onderdeel van een Passende Beoordeling.

Op 1 juli 2021 trad de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking. Op grond hiervan werd de bouw- en aanlegfase vrijgesteld voor bouw-, sloop- en eenmalige aanlegactiviteiten, de zogenaamde bouwvrijstelling. Dit betekende dat in het vergunningentraject alleen nog de neerslag (depositie) in de gebruiksfase een rol zou spelen.

Op 2 november 2022 oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat de bouwvrijstelling in strijd is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn. Dat is het geval, kort gezegd, omdat uit de Habitatrichtlijn volgt dat een project alleen is toegestaan als (i) met zekerheid kan worden gesteld dat individuele beschermde Natura 2000-gebieden daardoor geen schade oplopen en (ii) als het maatregelenpakket dat de wetgever als onderbouwing voor de bouwvrijstelling gebruikt, ook daadwerkelijk is uitgevoerd en de verwachte voordelen daarvan vaststaan. De bouwvrijstelling voldoet daar niet aan en moet daarom buiten toepassing worden gelaten. Daarmee herleeft de situatie zoals die gold vóór 1 juli 2021. Dit betekent dat ieder project een individuele beoordeling vereist van stikstofeffecten in zowel de bouw- of aanlegfase, als in de gebruiksfase.

#### *Utrechtse soortenlijst*

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

vervallen. De Utrechtse Soortenlijst is onderdeel van de omgevingsvisie. Deze soortenlijst is meegenomen in de quick scan.

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

In de Interim Omgevingsverordening (artikelen 6.1 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

#### *Kavel D4/E4*

Om te bepalen of het bouwplan leidt tot een overtreding van de natuurwetgeving is een Quickscan uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde plant- en diersoorten, zie bijlage 4. Ook is de database van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) geraadpleegd. De Utrechtse soortenlijst is ook meegenomen in het onderzoek.

#### *Beschermde plantensoorten*

Uit de Quickscan blijkt dat uit literatuuronderzoek volgt dat in de omgeving van het kavel D4/E4 de volgende beschermde soorten voor (kunnen) komen: dreps, kartuizer anjer, kluwenklokje, muurbloem, naaldenkervel, schubvaren, stijve wolfsmelk, wilde ridderspoor en wolfskers. Uit het veldonderzoek blijkt echter dat het kavel D4/E4 ongeschikt is voor deze beschermde flora (met uitzondering van muurbloem en schubvaren), omdat het noordelijk deel van de kavels regelmatig worden gemaaid en het zuidelijk deel van de kavel volledig is verhard. Effecten op beschermde flora zijn daarmee uit te sluiten.

#### *Beschermde vogelsoorten*

Uit de Quickscan blijkt dat uit het literatuuronderzoek volgt dat in de omgeving van het kavel D4/E4 de volgende broedvogels met jaarrond beschermde nesten voorkomen: Boomvalk, buizerd, gierzwaluw, grote gele kwikstaart, havik, huismus, kerkuil, ooievaar, ransuil, roek, slechtvalk, sperwer, steenuil, wespandief en zwarte wouw.

Uit het veldonderzoek blijkt echter dat het kavel D4/E4 door de afwezigheid van bebouwing, grote bomen en water ongeschikt is als nestlocatie voor bovenstaande soorten. Effecten op jaarrond beschermde broedvogels zijn daarmee uit te sluiten.

Uit de Quickscan blijkt dat uit het literatuuronderzoek volgt dat in de omgeving van het kavel D4/E4 de volgende categorie 5-broedvogels voor (kunnen) komen: Blauwe reiger, boerenzwaluw, bonte vliegenvanger, boomklever, boomkruiper, bosuil, brilduiker, draaihals, ekster, gekraagde roodstaart, glanskop, grauwe vliegenvanger, groene specht, grote bonte specht, huiszwaluw, ijsvogel, kleine bonte specht, koolmees, oeverzwaluw, pimpelmees, raaf, spreeuw, tapuit, torenvalk, zeearend, zwarte kraai, zwarte mees en zwarte roodstaart. Uit het veldonderzoek blijkt echter dat kavel D4/E4 door de afwezigheid van bebouwing, steile oevers en bomen en struweel ongeschikt is voor het grootste deel van de soorten. Effecten op broedgevallen van broedvogels zijn daarmee uit te sluiten.

Uit de Quickscan blijkt dat uit het literatuuronderzoek volgt dat in de omgeving diverse algemene broedvogels voor kunnen komen, waaronder de wilde eend en meerkoet. Uit het veldonderzoek blijkt dat de wilde eend en meerkoet nu gebruik maken van het gebied. Effecten

zijn niet uit te sluiten. Zonder voorzorgsmaatregelen kunnen nesten van deze soorten worden verstoord en/of vernield.

Door middel van onderstaande voorzorgsmaatregelen kan overtreding van de Wet natuurbescherming (als gevolg van vernieling van vogelnesten) worden voorkomen en kunnen de werkzaamheden doorgang vinden:

- Werkzaamheden buiten het globale broedseizoen (15 februari t/m 15 augustus) uitvoeren. Het is mede afhankelijk van weersomstandigheden of ook buiten deze periode wordt gebroed door vogels. Derhalve dient men voorafgaande aan het werk contact op te nemen met een ecooloog om te bepalen of er kans is op broedgevallen.
- Indien de werkzaamheden in het broedseizoen uitgevoerd dienen te worden:
  - voorafgaand aan de werkzaamheden en buiten het broedseizoen de bomen, struiken en andere beplanting rooien.
  - voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelcontrole uitvoeren. Broedgevallen worden tijdens deze controle gemarkeerd en tijdens de werkzaamheden ontzien.

Het kan noodzakelijk zijn om gedurende de werkzaamheden periodiek controles uit te voeren op broedgevallen van vogels in plaats van een éénmalige controle. Dit is vooral van toepassing als langdurig werkzaamheden in het reguliere broedseizoen worden uitgevoerd

#### *Vleermuizen*

Uit de Quicksan blijkt dat uit het literatuuronderzoek volgt dat in de omgeving van het kavel D4/E4 de volgende vleermuizen voor (kunnen) komen: baardvleermuis, Brandts vleermuis, franjestaart, gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, kleine dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, tweekleurige vleermuis en watervleermuis. Uit het veldonderzoek blijkt echter dat het kavel D4/E4 door de afwezigheid van bebouwing of bomen met holtes ongeschikt is als verblijfplaats voor vleermuizen. Door de afwezigheid van rechtlijnige elementen in het kavel D4/E4 kan de aanwezigheid van vliegroutes worden uitgesloten.

Het kavel D4/E4 is geschikt als niet-essentieel foerageergebied. Er zijn echter afdoende alternatieve foerageergebieden aanwezig in de omgeving van het kavel D4/E4 in de vorm van tuinen, parken en het kanaal. Hierdoor is het geen essentieel foerageergebied. Wel kunnen foeragerende vleermuizen worden verstoord in de zin van de Wet natuurbescherming. Om verstoring te voorkomen moeten de werkzaamheden in de actieve periode van vleermuizen (1 april – 1 november) bij daglicht uitgevoerd worden.

#### *Grondgebonden zoogdieren*

Uit de Quicksan blijkt dat het literatuuronderzoek volgt dat in de omgeving van het kavel D4/E4 de volgende beschermde grondgebonden zoogdieren voor (kunnen) komen: bever, boommarter, eekhoorn en steenmarter. Daarnaast komen konijn en haas ook voor in de omgeving. Uit het veldonderzoek blijkt dat het gebied in beperkte mate geschikt is voor de eekhoorn, boommarter en steenmarter. Er zijn geen geschikte verblijfplaatsen aanwezig. Deze

dieren kunnen hooguit incidenteel door het gebied bewegen. Het gebied is niet geschikt voor de bever door de geïsoleerde ligging en het ontbreken van stromend water. Het plangebied is geschikt voor konijn en haas. Door de werkzaamheden verdwijnt leefgebied van deze soorten.

#### *Amfibieën*

Uit de Quicksan blijkt dat uit het literatuuronderzoek volgt dat in de omgeving van het kavel D4/E4 de volgende beschermde amfibieën voor (kunnen) komen: Alpenwatersalamander, heikikker en vroedmeesterpad. Uit het veldonderzoek blijkt echter dat het kavel D4/E4 door de afwezigheid van water in het kavel D4/E4 of de directe omgeving ongeschikt is voor amfibieën. De aanwezigheid van beschermde soorten is daarmee uit te sluiten.

#### *Reptielen*

Uit de Quicksan blijkt dat uit het literatuuronderzoek volgt dat in de omgeving van het kavel D4/E4 de volgende beschermde reptielen voor (kunnen) komen: muurhagedis en ringslang. Uit het veldonderzoek blijkt dat het kavel D4/E4 geschikt is voor de muurhagedis en ringslang. Door de werkzaamheden kan leefgebied van de muurhagedis en ringslang worden vernietigd en individuen worden gedood. Dit is in strijd met de Wet natuurbescherming. Er dient vervolgonderzoek te worden uitgevoerd naar het voorkomen van de muurhagedis en ringslang in het gebied.

#### *Vissen*

Door de afwezigheid van water binnen het kavel D4/E4 kan het voorkomen van (beschermde) vissen worden uitgesloten.

#### *Vlinders, libellen en ongewervelden*

Uit de Quicksan blijkt dat uit het veldonderzoek volgt dat in de omgeving van het Kavel D4/E4 de volgende beschermde ongewervelden voor kunnen komen: vlekke witsnuitlibel, grote vos, grote weerschijnvlinder, platte schijfhoren, rivierrombout en teunisbloempijlstaart. Uit het veldonderzoek blijkt dat het plangebied niet geschikt is voor grote vos, grote weerschijnvlinder en teunisbloempijlstaart. Effecten op beschermde ongewervelden kunnen worden uitgesloten.

#### *Diervriendelijk bouwen*

In het midden van het kavel D4/E4 komen binnentuinen, deze kunnen als ecologische verbinding fungeren. De binnentuinen kunnen bijdragen aan meer biodiversiteit. Maatregelen op het gebied van diervriendelijk bouwen zijn bijvoorbeeld: neststenen en nestkasten voor vogels en vleermuizen, stenen en hotels voor bijen en andere insecten. Bij de omschrijving van het thema “groen stedenbouw” is hier uitgebreid op ingegaan.

#### *Beschermde gebieden*

Om de effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden in beeld te brengen is een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie. Het onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 1. Voor de gebruiksfase is een nieuwe berekening gedaan aan de hand van de laatste Aeries versie, zie daarvoor eveneens bijlage 1. Het onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of er sprake is van mogelijke significante gevolgen en daarmee een eventuele vergunning- of

meldingsplicht ingevolge de Wet natuurbescherming. De meest nabije Natura 2000-gebieden zijn:

- Oostelijke Vechtplassen (circa 5 km noordoostelijk);
- Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (circa 17 km noordwestelijk);
- Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (circa 19 km zuidwestelijk);
- Uiterwaarden Lek (circa 14 km zuidelijk).

#### *Bouw- en aanlegfase*

In de bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing is een Aeries-berekening opgenomen voor de bouw- en aanlegfase. Hieruit blijkt dat de stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet groter is dan 0,00 mol/ha/jaar.

#### *Gebruiksfase*

Ten behoeve van het project is een Aeries berekening voor de gebruiksfase opgesteld. Hieruit blijkt dat de depositie op de dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden kleiner is dan 0,00 mol/ha/jaar.

#### *Natuurnetwerk Nederland en Groen Contour*

Het kavel D4/E4 ligt buiten het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Directe effecten op het NNN zijn uit te sluiten en het toetsingskader van het NNN is niet van toepassing. Het kavel D4/E4 maakt ook geen deel uit van de Groene Contour.

#### *Nader onderzoek beschermde soorten*

In bijlage 5 is eveneens een Nader onderzoek opgenomen naar de beschermde soorten in het projectgebied. Conclusie van dit onderzoek is dat binnen het projectgebied voortplantingsgebied, foerageergebied en rustgebied van hazen zijn aangetroffen. Deze functies bevinden zich in de invloedssfeer van de voorgenomen werkzaamheden. Daarom zijn er vervolgstappen en een omgevingsvergunning vereist voor een flora- en fauna-activiteit. Er zal een activiteitenplan worden opgesteld waarin wordt beschreven welke maatregelen worden genomen om de schadelijke effecten op beschermde soorten zoveel mogelijk te voorkomen. In de te verlenen omgevingsvergunning zullen naar verwachting voorschriften worden opgenomen zoals het opstellen van een ecologisch werkprotocol, het uitvoeren van voldoende mitigerende maatregelen, het onder ecologische begeleiding uitvoeren van werkzaamheden en het bijhouden van een logboek.

#### *Conclusie*

Voor de beschermde gebieden zijn er vanuit de Wet natuurbescherming geen belemmeringen. Er worden geen effecten verwacht op het NNN en de Groene Contour.

### **5.11 Bomen**

Op het kavel D4/E4 staan geen bomen. De openbare ruimte wordt ingericht boven de parkeergarages en de Expeditie tunnel. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt gekeken of en zo ja hoe het mogelijk is bomen aan te planten.

## 5.12 Water

### Kader

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR en het waterschap AGV(Waternet) gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitsstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitsstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Dit beleid is per overheidsniveau in de onderstaande beleidsdocumenten verankerd:

- Europese richtlijn: Kaderrichtlijn Water (KRW);
- Rijksbeleid: Nationaal Waterplan, WB21, NBW, Waterwet, etc;
- Provinciaal beleid: Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021, Provinciale verordening en de provinciale milieuverordening;
- Gemeentelijk beleid: Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019;
- Waterschapsbeleid HDSR: Waterwet, Waterbeheerplan 'Waterkoers 2016-2021', Beleidsregels Keur 2019.

### Kavel D4/E4

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft uitsluitend betrekking op het deel dat afwijkt van het bestemmingsplan. De afwijking heeft geen betrekking op het aantal vierkante meters verharding, omdat de verharding op grond van het bestemmingsplan reeds is toegestaan. Bovendien is een groot deel van het kavel D4/E4 reeds verhard. Bij toename van verhard, afvoerend oppervlak in het plangebied door ruimtelijke ontwikkelingen, dient overeenkomstig het beleid van de gemeente en het waterschap extra berging te worden gerealiseerd als compensatie voor de toegenomen belasting van het oppervlaktewater.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' is in overleg tussen de gemeente en het waterschap een berekening gemaakt van de benodigde waterberging. In de berekening is gekeken naar de hoeveelheid vierkante meters verhard oppervlak dat moet worden gecompenseerd, namelijk 2,6 ha wateroppervlak. De bouwblokken D4 en E4 zijn in deze berekening als geheel verhard meegenomen.

De benodigde waterberging voor de gehele ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Kern (dus ook de bouwblokken D4 en E4) is al gerealiseerd in de openbare ruimte (Grauwaartsingel) tot een totaal van 2,8 ha. Het gescheiden rioolstelsel is al gerealiseerd. Het hwa-riool loost op de Grauwaartsingel, het oppervlaktewater ten westen van het plan. Het HWA riool is een verbeterd gescheiden stelsel waarbij de "first flush" wordt afgepompt. Hemelwater infiltreert in eerste instantie in de infiltratiekratten langs de Grauwaartsingel. Bij piek buien zal deze infiltratievoorziening gaan overstorten op het oppervlaktewater van de Grauwaartsingel ten westen van het plan.

### Gewijzigde eisen

De eisen ten aanzien van het inzamelen en afvoeren van hemelwater worden bepaald door het waterschap en de gemeente. Het beleid van het waterschap vastgelegd in de

Waterschapsverordening Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden 2024 is inhoudelijk niet gewijzigd. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling bedraagt de noodzakelijke berging 10-15% ten opzichte van het verhard oppervlak. In 2013 bedroeg de eis, net als nu, ook 15% met een maximale peilstijging van 0,30 m.

Het beleid van de gemeente is wel gewijzigd. De eis bedroeg 30 mm berging ten opzichte van het nieuwe verhard oppervlak. Deze eis is in 2022 aangescherpt naar minimaal 45 mm berging ten opzichte van het nieuwe verhard oppervlak. Voor het bouwplan betekent dit dat er 15 mm extra berging moet worden gerealiseerd. In 2013 is er immers al 30 mm gerealiseerd.

### Noodzakelijke berging

Het kavel D4/E4 bedraagt ongeveer 9.000 m<sup>2</sup> en ongeveer 12.100 m<sup>2</sup> als de Stadstuin (openbaar gebied) voor blok E4 wordt bijgeteld. De nieuwe situatie bestaat uit toekomstig openbaar gebied, dakoppervlak, binnentuinen. De toename van dit te verhard oppervlak moet worden gecompenseerd.

De binnentuinen worden aangelegd op het parkeerdek. Hierop kan ongeveer 100-150 mm/m<sup>2</sup> worden geborgen. Daarnaast wordt er in de omliggende straten in het openbaar gebied van verlaagd groen gerealiseerd wat ook bijdraagt aan de waterberging.

De verdeling van het verhard oppervlak met betrekking tot de waterberging ziet er als volgt uit:

|                                 | Verhard<br>oppervlak<br>[m <sup>2</sup> ] | Onverhard<br>(25%)<br>[m <sup>2</sup> ] | Berging           |           |
|---------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|-----------|
|                                 |                                           |                                         | [m <sup>3</sup> ] | [mm]      |
| Dakoppervlak                    | 7.000                                     |                                         | 0                 | 0         |
| Binnentuin                      | 2.300                                     |                                         | 103               | 45        |
| Openbaar gebied                 | 2.800                                     | 700                                     | 30*               | 11        |
| <b>Totaal</b>                   | <b>12.100</b>                             |                                         | <b>133</b>        | <b>11</b> |
| <br>Totaal verhard<br>oppervlak | <br>12.100                                |                                         | <br>182           | <br>15    |
| <br>Noodzakelijke berging       |                                           |                                         | <br>49            | <br>4     |

*Tabel: verhard oppervlak (deze zijn nog globaal)*

*\*verlaging groen in de boulevard aanname 0,3 m<sup>3</sup>/m<sup>1</sup>.*

### Conclusie

Gelet op de gewijzigde bergingseis van de gemeente moet er nog ca 49 m<sup>3</sup> berging worden gerealiseerd. Omdat in de bestaande waterberging in de Grauwaartsingel een overcapaciteit aanwezig is van 600 m<sup>3</sup>. (2000 m<sup>2</sup> met een peilstijging van 0,3 m), kan de Grauwaartsingel worden benut voor de ontwikkeling van kavel D4/E4. Deze overcapaciteit in de bestaande waterberging is ruim voldoende om de nieuwe eis van 45 mm voor nieuwbouw voor dit plan te compenseren. Het aspect water vormt dan ook geen belemmering voor het plan.

## **5.13 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.

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

### **Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht**

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen het bestemmingsplan 'Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht' op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. Op basis van dat bestemmingsplan geldt voor kavel D4/E4 de gebiedsaanduiding 'overige zone – archeologische verwachtingswaarde 5'. Dat betekent dat het grondwerk geen grotere oppervlakte mag verstoren dan 500 m<sup>2</sup> en niet dieper mag gaan dan 30 cm beneden maaiveld. Gesteld kan echter worden dat het perceel vanwege de aanleg van de A2-tunnel, de Stadsbaantunnel en de expeditietunnel al volledig is geroerd zodat een vergunning niet is vereist.

### **Gemeentelijke archeologische waardenkaart**

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de plankaart in het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht. Deze archeologische waardenkaart is gebaseerd op de bodemkaart, cultuurhistorische en archeologische waarden en verwachtingen en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van zeer hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting, gebieden van middelhoge archeologische verwachting, gebieden van lage archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte

een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemversturende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

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

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

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

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

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

Gebieden van lage archeologische verwachting (WA6) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan klein is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 5000 m<sup>2</sup> en dieper dan 50 cm.

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

#### *Kavel D4/E4*

Het bouwplan brengt ten opzichte van de situatie die is toegestaan in het bestemmingsplan ten aanzien van archeologie geen veranderingen met zich. Er is alleen sprake van een afwijking van het toegestane aantal vierkante meters oppervlak aan wonen.

Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht (behorend bij de verordening op de archeologische monumentenzorg) ligt het kavel D4/E4 in een gebied met een lage archeologische verwachting (WA 5). In dit geval betekent dit dat er op grond van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' gelezen in combinatie met de verordening op de archeologische monumentenzorg een vergunningsplicht geldt bij bodemingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm. De voorgenomen ontwikkeling van het kavel D4/E4 overschrijdt de vrijstellingsgrenzen (oppervlakte en diepte) en is daarmee vergunningsplichtig.

Er is op de locatie onderzoek uitgevoerd met proefsleuven. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen archeologische sporen aanwezig zijn. Dat betekent dat geen verder onderzoek noodzakelijk is en dat er dus geen belemmeringen zijn om vergunning te verlenen. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen moet hiervan, overeenkomstig artikel 5.10 van de Erfgoedwet melding worden gedaan bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de archeologen van de afdeling Erfgoed van de gemeente Utrecht.

### **5.14 Gezond stedelijk leven**

#### **Kader**

In de nota Volksgezondheid; Gezondheid voor Iedereen (2019-2023) is gezonde leefomgeving één van de 7 speerpunten. De gezonde leefomgeving wordt getoetst op onderstaande punten:

- De druk op gezondheid zo laag mogelijk houden; ook wel gezondheidsbescherming genoemd. Adviezen zijn gericht op het bouwen van woningen op een redelijke afstand van de snelweg, een schonere lucht, een betere water- en bodemkwaliteit en op minder geluidhinder. Het gaat hier om meer dan alleen het naleven van de milieunormen.
- De leefomgeving nodigt uit tot gezond gedrag; ook wel gezondheidsbevordering genoemd. Belangrijk is dat mensen elkaar ontmoeten en voldoende bewegen. Dat kan onder meer door dagelijkse beweging in de buurt beter te faciliteren met goede wandel- en fietsroutes, fietsparkeervoorzieningen en speelmogelijkheden. Door voorzieningen dichtbij en door ontmoetingsplekken wordt ontmoeting gefaciliteerd. Dit draagt bij aan de sociale cohesie in de buurt. De inrichting van de leefomgeving wordt door mensen als prettig ervaren; Het gaat er dan om of de omgeving levendig, afwisselend en veilig is ingericht. Is er bijvoorbeeld voldoende bereikbaar, aantrekkelijk en bruikbaar groen? Is de omgeving sociaal veilig?
- De in het Volksgezondheidsbeleid beschreven milieudruk is onder andere gericht op het garanderen van goede luchtkwaliteit, geringe geluidshinder en een gezonde omgeving met voldoende stilteplekken. Per buurt zijn er accentverschillen in de aandachtspunten. Het gaat daarbij onder andere om het vergroenen van strategische

locaties, het beheer en het gebruik van de openbare ruimte in combinatie met verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersdynamiek en aandacht voor gezondheid en het pedagogisch klimaat.

#### *Kavel D4/E4*

Bij het kavel D4/E4 wordt op verschillende wijzen gestreefd naar het creëren van een gezonde leefomgeving.

Samengevat gaat het om de volgende maatregelen:

- *Gezondheidsbeschermende maatregelen*  
Bescherming tegen geluidsoverlast vanaf het spoor en het wegverkeer, doordat elke woning een geluidluwe zijde heeft. Op verschillende plekken in het plan zijn er aanvullende maatregelen nodig om een geluidsluwe gevel mogelijk te maken. Om goede luchtkwaliteit binnen het plan te garanderen worden maatregelen genomen die ervoor zorgen dat de lucht binnen altijd beter is dan de lucht buiten. Hierdoor is het binnenmilieu goed en worden de effecten van uitstoot van auto's van de snelweg beperkt.
- *Gezondheidsbevorderende maatregelen*  
In het plan zijn verschillende plekken waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en kunnen ontspannen, zowel buiten als binnen. Om de sociale cohesie en ontmoeting te bevorderen zijn er op verschillende plekken in het plan en de gebouwen gemeenschappelijke ruimtes te vinden.
- *De omgeving wordt als prettig ervaren*  
In het plan wordt maximaal aandacht besteed aan groene stedenbouw zoals ook bij de planbeschrijving is aangegeven en onderbouwd.

#### **Kavel D4**

##### *Gezonde verstedelijking:*

De binnentuinen dragen bij aan een aangenaam leefklimaat door de aanwezigheid van tuinen op verschillende niveaus en gevelgroen. Het nodigt mensen uit om naar buiten te gaan en te genieten van de rust en het groen. De routes door het groen stimuleren ook beweging. Het groen in de tuin helpt bij het verminderen van droogte en hittestress. Op warme zomerdagen is het een fijne plek om te verblijven, dankzij de verkoelende werking van het groen.

De gebruikte plantensoorten zijn voornamelijk inheems en passen goed bij de lokale flora. In het lagere gedeelte van de binnentuin is gekozen voor soorten die gedijen in schaduwrijke gebieden, terwijl het verticale groen de lage tuin verbindt met de hoger gelegen tuin, waar meer zonlicht is en daardoor ook meer bloeiende plantensoorten zijn. Zo wordt een natuurlijk ecosysteem nagebootst en kunnen bezoekers ook genieten van de verschillende sferen. Beide tuinen bieden ruimte voor gemeenschappelijk gebruik, ontmoeting en sociale interactie. Hierdoor draagt de binnentuin ook bij aan het welzijn van de gebruikers.

##### *Waterberging en hittestress:*

Om ervoor te zorgen dat de planten niet sterven tijdens extreme droogte, wordt er gebruik gemaakt van een beregeningsinstallatie. Er is echter gekozen voor soorten die bestand zijn tegen langere periodes zonder beregening, omdat ze inheems en robuust zijn. Daarnaast fungeert het intensieve groeipakket van het daktuinsubstraat als een waterbuffer, waardoor regenwater langer wordt vastgehouden en langzaam wordt afgevoerd. Door het grote aantal beplante oppervlakken en de gesloten gevels is er beduidend minder hittestress in vergelijking met een dakoppervlak dat voornamelijk verhard is.

#### *Flora:*

Dankzij de verschillende hoogten en vochtcondities, evenals variatie in beplanting, functioneert de tuin als een biodiverse kern en ondersteunt het de lokale fauna. Dit zorgt voor een gezonde omgeving vol leven. De (deels) inheemse flora prikkelt zowel de zintuigen als de lokale fauna. De tuin biedt voedselrijke gebieden voor insecten en vogels, wat weer bijdraagt aan het ecosysteem. Inheemse soorten, zoals die op de Utrechtse soortenlijst staan, trekken meer insecten aan dan niet-inheemse soorten. Bomen, struiken en klimplanten tillen de tuin naar een hoger niveau door schaduw te bieden, voedsel te verschaffen en vogels een schuilplek te geven. Het watersysteem samen met het royale grondpakket vormt een gezonde basis voor het groen.

#### *Fauna:*

Bijzondere aandacht is besteed aan inheemse beplanting die aansluit bij lokale soorten planten en van toegevoegde waarde is voor de lokale diersoorten. Daarom zijn er in de binnentuin bijenhôtels, leemhôtels en verschillende nestgelegenheden voor vogels geplaatst, gebaseerd op ecologisch advies.

### **Kavel E4**

#### *Gezonde verstedelijking:*

De binnentuin fungeert als verbinding tussen de gebouwen en heeft één zijde die visueel in contact staat met de omgeving. In de tuin is veel aandacht besteed aan diversiteit in beplantingen, zodat men het seizoen kan ervaren. De beplanting draagt bij aan een aangenaam leefklimaat en helpt bij het verminderen van hitte op warme zomerdagen.

Er zijn verschillende ontmoetingsplekken gecreëerd in de tuin, waardoor mensen sociaal contact kunnen leggen en daadwerkelijk gebruik kunnen maken van de tuin. De routing door de tuin is zo ontworpen dat het uitnodigt om te bewegen. Alle tuinen die verbonden zijn met de gemeenschappelijke ruimte hebben direct toegang tot elkaar, wat het idee versterkt dat de tuin een verlengstuk is van privéruimtes. Deze tuin sluit naadloos aan op de omgeving en vergroot het woongebied voor verschillende diersoorten. Doordat de tuin open verbinding heeft met de omgeving, zal deze snel gevonden worden door lokale soorten.

#### *Waterberging en hittestress:*

In de tuinen wordt gebruik gemaakt van een irrigatiesysteem om planten te beregenen tijdens extreme droogte. Er is echter veelal gekozen voor robuuste plantensoorten die langere periodes zonder irrigatie kunnen overleven. Daarnaast fungeert het daktuinsubstraat als waterbuffer, waardoor planten dieper kunnen wortelen en regenwater langer wordt vastgehouden voordat het wordt afgevoerd. Dankzij het grote oppervlak aan beplanting en de aanwezigheid van grote bomen komt hittevermindering in deze tuin veel minder voor dan op een verhard dakoppervlak.

#### *Flora en fauna:*

De aanwezigheid van verschillende vegetatielagen - gras, kruiden, struiken, bomen - maakt de tuin aantrekkelijk voor insecten en vogels. Dit zorgt voor een gezonde leefomgeving en een levendig gebied. De toegepaste plantensoorten stimuleren zowel de zintuigen als de lokale fauna. De tuin is door de open vorm makkelijker toegankelijk voor insecten en vogels, wat nog meer impact heeft op de omgeving. Bomen, struiken en klimplanten tillen de tuin naar een hoger niveau, bieden koelte en voedsel, en bieden vogels beschutting. Samen met het uitgebreide grondpakket zorgt het watersysteem voor een gezonde basis voor het groen.

#### *Conclusie*

Het creëren van een gezonde leefomgeving is een belangrijk uitgangspunt voor het kavel D4/E4. De ontwikkeling sluit aan bij het Utrechtse Volksgezondheidsbeleid.

### **5.15 Toegankelijkheid**

#### **Kader**

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

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

Daarnaast moeten gebouwen en woningen voldoen aan het Bouwbesluit 2012. Met ingang van 1 juli 2021 en 1 januari 2022 treedt een aantal wijzigingen van het Bouwbesluit 2012 in werking. Er zijn dan nieuwe toegankelijkheidseisen voor bijvoorbeeld drempels bij hoofdingangen van nieuwe publiek toegankelijke gebouwen en alles toegangen bij nieuwbouwwoningen.



## **Kavel D4/E4**

### *Gebouwen*

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

Bij gebouwen die niet van de gemeente zijn, zoals in dit geval, wil de gemeente graag dat Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gebruikt. De Utrecht Standaard Toegankelijk beschrijft een manier van werken om ervoor te zorgen dat in de gebouwen in Utrecht iedereen kan doen wat hij of zij volgens de bestemming komt doen (in een bioscoop kom je een film kijken en een kopje koffie drinken, een kaartje kopen en ga je naar de wc, etc.).

### *Woningen*

Utrecht wil graag rolstoelbezoekbare en rolstoelbewoonbare woningen. Men wil dat iedereen, ook als hij of zij gebruik maakt van een rolstoel, alle nieuwe of verbouwde woningen kan bezoeken. Iedereen kan vanaf de openbare weg bij de voordeur komen, een brief in de bus doen, aanbellen, binnengaan, in de woonkamer komen en bij het toilet, gebruik maken van de buitenruimte zoals een balkon of tuin. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er geen trappetjes of opstapjes zijn, binnen of buiten de woning. Dit is een woning die bezoekbaar is. Het beleid van de gemeente is dat mensen in een rolstoel in alle nieuwe of verbouwde nultredenwoningen (woningen waarbij de entree, woonkamer/eetkamer, keuken, badkamer, toilet en ten minste één slaapkamer zonder trap bereikbaar zijn) kunnen wonen. Of het is gemakkelijk om daarvoor te zorgen. De ambitie van Utrecht gaat hiermee verder dan het Bouwbesluit.

### *Openbare ruimte*

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

Bij de uitwerking van het plan voor de plandelen D4/E4 is volledig voldaan aan Utrecht Standaard Toegankelijk.

### *Conclusie*

Het plan moet voldoen aan het Bouwbesluit 2012, daarnaast wordt gestreefd naar een maximaal haalbare toegankelijkheid op alle gebieden.

## 5.16 Duurzaamheid

Kavel D4/E4 bestaat voornamelijk uit woningen, maar in bouwdeel D4 is ook een kantoordeel opgenomen.

### Kantoor D4

#### *BREEAM*

Voor het kantoordeel is recent een BREEAM-ontwerpcertificaat afgegeven met de classificatie Very Good/\*\*\*. BREEAM beoordeelt duurzaamheid in de breedste zin van het woord en heeft impact van de locatiekeuze tot en met oplevering. Daarnaast hebben alle partijen hun verantwoordelijkheid bij het behalen van dit breed erkende certificeringssysteem. Graag lichten we een aantal punten toe op het gebied van duurzaamheid:

- De energieprestatie (BENG2) is ongeveer één derde beter dan vereist vanuit het Bouwbesluit door onder andere het gebruik van goede isolerende ramen, efficiënte installaties (warmtepomp), energiezuinige verlichting en het gebruik van zonnepanelen.
- De toe te passen zonnepanelen hebben een hoge milieubelasting en er is een afweging gemaakt dat er voldoende punten worden behaald aan de zijde van de energieprestatie (BREEAM) zonder dat de Milieu Prestatie van Gebouwen (MPG) minder goed zou worden.
- De duurzame installaties zullen goed worden ingeregeld en er zal een instructie komen voor de huurder en beheerder zodat zij de installaties juist gebruiken.
- De bouwplaats voldoet aan strenge eisen ten aanzien van duurzaamheid, afvalscheiding en het beperken van overlast voor omwonenden.
- Het binnenklimaat is prettig: er is voldoende licht en lucht en een goed thermisch comfort.
- Het project ligt op een locatie met goede voorzieningen en is goed bereikbaar met OV of fiets.
- Er worden duurzame en verantwoorde materialen gebruikt.
- Er zal aandacht worden besteed aan de planten en dieren in de directe omgeving. Er is een ecooloog betrokken bij het project die adviezen heeft afgegeven en zijn geïntegreerd in daktuinen. Hierdoor ontstaat een ecologische daktuin waarvan ook de bewoners kunnen genieten.

### Woningen E4 en D4

#### *Energie*

De woongebouwen hebben ook een zeer goede energieprestatie en de BENG2 heeft een score die 20% onder het Bouwbesluit ligt. Het installatieconcept is zo eenvoudig en robuust mogelijk gehouden. Dit maakt het voor bewoners eenvoudiger en vergt ook minder onderhoud. Een voorbeeld daarvan is dat we geen douche-WTW toepassen. Deze installatie doet het goed in de BENG, maar vraagt ook onderhoud. De opwekking voor verwarming, koeling en tapwater gebeurt door de hybride-WKO installatie. De afleverset in de warmte meterkast zorgt voor de distributie in elke woning. De toegepaste vloerverwarming is energiezuinig, maar zorgt ook voor gezonde en comfortabele woningen. Door actieve koeling in de zomerperiode, wordt voldaan aan de TO juli-eisen.

De ventilatie in de woning gebeurt door zeer energiezuinige individuele wtw-units die ook zorgen voor een comfortabel binnenklimaat. Dit leidt uiteindelijk tot lage energielasten voor de bewoners. De voorlopige energielabels zijn al berekend en resulteren in energielabel A++.

### *Materialen*

Naast de energieprestatie is ook de milieuprestatie een belangrijk aspect. De bouw zorgt voor 40% van alle CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland, daarvan wordt 29% veroorzaakt door het energiegebruik maar 11% door de materialen die worden toegepast.

Basis voor een lage MPG is het duurzaamheidsprincipe Trias Ecologica met

1. Beperk de vraag: voorkom onnodig gebruik;
2. Gebruik duurzame / eindeloze bronnen en;
3. Gebruik eindige bronnen verstandig.

Stap 1 is daarmee de belangrijkste en betekent met name minimaliseren hoeveelheden materialen. Compact bouwen heeft dus ook zijn voordelen voor de MPG, dit geldt ook voor een laag raampercentage aangezien de milieubelasting van ramen en kozijnen per m<sup>2</sup> hoger is dan een dichte gevel.

Voor de twee woongebouwen zijn MPG-berekeningen gemaakt waarbij de milieubelasting wordt bepaald vanaf winning grondstoffen tot het sloop van het gebouw. Wettelijk geldt een eis van 0,8. Hugo de Jonge heeft in zijn kamerbrief van oktober 2023 aangekondigd dat de eisen per ingang van 1-1-2025 zal worden verscherpt tot 0,5. In dezelfde brief is benoemd dat er mogelijk nog uitzonderingen komen voor grote woongebouwen. De MPG van D4 en E4 bedragen 0,51 en 0,55 en de woongebouwen zijn daardoor al goed voorbereidt op toekomstige regelgeving.

### **5.17 Conclusie**

Gelet op voorgaande paragrafen is de conclusie dat er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling van het kavel D4/E4. Het bouwplan is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

## **6 UITVOERBAARHEID**

### **6.1 Economische uitvoerbaarheid**

#### *Inleiding*

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op kavel D4/E4 in het gebied Leidsche Rijn. Het kavel is bouwrijp gemaakt door de gemeente en via een stelsel van randvoorwaarden na een selectieprocedure (Europese aanbesteding) toegewezen en de uitgifteovereenkomst is reeds getekend. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt gemotiveerd dat de afwijking van het bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De kavel wordt door de gemeente Utrecht verkocht. Alle kosten van het bouwrijpmaken zijn in de grondprijs verwerkt.

#### *Financiële uitvoerbaarheid*

De te ontwikkelen grond is eigendom van de gemeente. De ontwikkeling van kavel D4/E4 is onderdeel van de grondexploitatie Leidsche Rijn, deelplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid. In deze grondexploitatie worden de grondkosten en grondopbrengsten geraamd, en zijn dus ook de verwachte kosten en opbrengsten van deze ontwikkeling opgenomen. De kosten en opbrengsten van de ontwikkeling die wordt mogelijk gemaakt met het bouwplan passen binnen de grondexploitatie van Leidsche Rijn. Het bouwplan is daarmee financieel uitvoerbaar.

#### *Economische uitvoerbaarheid*

Door de ontwikkeling van deze locatie met woningbouw wordt een bijdrage geleverd aan de behoefte aan binnenstedelijke woningen. De omvang van deze behoefte is groot. De afzetbaarheid van de wooneenheden vormt geen belemmering voor de realisatie en voortgang van het project. Het bouwplan is daarmee economisch uitvoerbaar.

#### *Kostenverhaal*

Gemeenten zijn op grond van de Wet ruimtelijke ordening verplicht om de kosten van de grondexploitatie te verhalen. Nu de gemeente de uitgeefbare gronden in eigendom heeft, vindt verhaal van de kosten van de grondexploitatie plaats door uitgifte in erfpacht van bouwrijpe grond en is het verhalen van de kosten van de grondexploitatie daarmee verzekerd.

#### *Planschade*

Er is een inschatting gemaakt van het risico op planschade. Eventuele planschade is gedekt door de grondexploitatie Leidsche Rijn.

### **6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

#### **Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening**

De aanvraag is aan de Provincie Utrecht, het waterschap Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), ProRail, Rijkswaterstaat, VRU, Vitens, RUD en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties verstuurd voor een reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

**Participatie**

In het kader van het opstellen van het Masterplan Leidsche Rijn (2006) en het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern (2010) en het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid (2013) heeft inspraak plaatsgevonden in lijn met de wettelijk verplichte procedures.

Daarnaast hebben in de loop der jaren diverse informatieavonden over de planontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum plaatsgevonden en zijn de laatste ontwikkelingen terug te vinden op de gemeentelijke site danwel via wijkberichten en social media.

Het bouwplan D4/E4 is een uitwerking van deze kaders, hierover heeft geen participatie plaats gevonden.

## **7 EINDBEOORDELING**

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld ten behoeve van een afwijking van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid', overeenkomstig artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepaling omgevingsrecht (Wabo). De vergunning doorloopt de uitgebreide procedure zoals opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wabo. Hiertoe krijgen belanghebbenden gedurende een periode van 6 weken de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.

Nadat de vergunning is verleend kunnen belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend, beroep instellen bij de Rechtbank sector bestuursrecht en hoger beroep bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In deze onderbouwing is gemotiveerd dat het afwijken van het bestemmingsplan 'Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' ten behoeve van de realisatie van 377 woningen, circa 3.049 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak kantoorruimte en 260 parkeerplaatsen voor auto's en 740 fietsparkeerplaatsen niet strijdig is met het beleid van Rijk, Provincie (en regio) en Gemeente. Verder is gemotiveerd dat het toepassen van de afwijkingsprocedure niet in strijd is met de in aanmerking komende (milieu)aspecten. Het bouwplan is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.