



Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Stedenbouwkundig Programma van Eisen Tussen de Rails

Beleidsveld	Lunetten Koningsweg
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Pieter Boesten
Kenmerk	12246340
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Gedeeltelijk (bijlage financiële uitgangspunten)

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

1. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) "Tussen de Rails" vast te stellen, dat uitgaat van:
 - a. Een programma van circa 450 betaalbare flexwoningen voor 10 jaar en circa 6.400 m2 bvo voor maximaal 15 jaar ten behoeve van economische en culturele functies en bijbehorende klimaatadaptieve inrichting van de openbare ruimte.
 - b. Een maatwerkoplossing voor parkeren van auto's waarbij actieve mobiliteit wordt gestimuleerd en rekening wordt gehouden met de beperkte autobereikbaarheid van de locatie.
 - c. Groencompensatie als gevolg van het bouwen in de stedelijke groenstructuur zowel binnen en buiten het plangebied.
 - d. Een aanvaardbare woon- en leefomgeving vanuit gezondheidsoogpunt dankzij de mitigerende maatregelen die getroffen worden ten aanzien van geluids- en trillingsoverlast.
 - e. Een stedenbouwkundige opzet die wat betreft bouwhoogte en inrichting een matig geringe impact heeft op de Hollandse Waterlinie (Unesco Werelderfgoed), en in combinatie met mitigerende maatregelen als aanvaardbaar wordt geacht.
2. Tussen de Rails aan te wijzen als maatwerklocatie als bedoeld in artikel 8 en 9 van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 en daarbij af te wijken van het parkeerbeleid door:
 - a. Alleen te voldoen aan het bezoekersdeel van de parkeernorm;
 - b. De parkeerbehoefte voor de bezoekers van de maatwerklocatie volledig op te lossen buiten het plangebied in de bestaande openbare ruimte op loopafstand;
3. Een krediet beschikbaar te stellen ter hoogte van € 6,1 miljoen voor het maken van de plan- en ontwikkelingskosten, te dekken uit ontvangen subsidies en de huuropbrengsten van grond.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op de bijlage "Financiële uitgangspunten Tussen de Rails", onderdeel van het raadsvoorstel, op grond van artikel 87 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2, onder b van de Woo tot het project Tussen de Rails financieel is afgerond. De financiële bijlages bevatten een kostenraming van het project. Openbaarmaking van deze informatie kan de financiële onderhandelingspositie van de gemeente tijdens de aanbesteding en uitvoering van het project schaden.

Samenvatting

Het SPvE beschrijft de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek en de ruimtelijke, programmatische, functionele uitgangspunten om een tijdelijke ontwikkeling mogelijk te maken bij Tussen de Rails. De uitgangspunten zijn gericht op een goede ruimtelijke inpassing die past op deze specifieke locatie en in de context van wijk Lunetten.

Het SPvE biedt ruimte aan tijdelijke woningbouw (maximaal 10 jaar) in het betaalbare segment en ruimtes voor werken en cultuur (maximaal 15 jaar) op de locatie Tussen de Rails (naast station Lunetten). In totaal is er ruimte voor de realisatie van circa 450 flexwoningen in voornamelijk het sociale segment, waarvan 30% is bedoeld voor bijzondere en kwetsbare doelgroepen. Het overige deel is bedoeld voor reguliere sociale huurders, waaronder jongeren, starters en studenten en mogelijk een klein percentage voor middenhuur. Ook wordt het principe van buurtvoorrang toegepast. Circa 6.400 m² bvo kan er gerealiseerd worden voor bedrijven en instellingen vanuit het economische en culturele veld.

Het Rijk (Binnenlandse zaken) en het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) zijn bij het project betrokken middels verlening van subsidies (Stimuleringsregeling Flex- en Transformatiewoningen en Bestuursovereenkomst Flexwoningen voor statushouders, Gemeente Utrecht en COA). Ook de Provincie Utrecht is betrokken met als basis de afspraken binnen de Regiodeal Utrecht inzake Tijdelijk Wonen.

Context

Aanleiding

Op 15 juli 2021 heeft uw raad de [Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040](#) vastgesteld. Daarin staat Lunetten-Koningsweg aangemerkt als één van de stedelijk knooppunten in de stad als onderdeel van de polycentrische stad: één van de nieuwe kernen in de stad met een mix van functies met een hoogstedelijk karakter. Stedelijk Knooppunt Lunetten-Koningsweg (SKLK) krijgt daarmee een belangrijke rol in de groei van Utrecht-Oost naar een sterk stedelijk economisch gebied met dichtere bebouwing en een goede ontsluiting met het OV, de fiets en de omliggende groene omgeving. We weten dat het nog even duurt voordat we een definitieve ontwikkeling van de stedelijke knoop kunnen realiseren conform de [RSU 2040](#) met een (hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Dat komt omdat we nog niet weten welke mobiliteitskeuzes we de komende tijd samen maken met provincie Utrecht en het rijk. We werken daarom aan de aanpak van de definitieve doorontwikkeling van het stedelijke knooppunt waarbij we rekening houden met de verschillende mobiliteitskeuzes. Deze keuzes zijn niet op korte termijn voorzien. De realisatie van het Stedelijke Knooppunt is pas mogelijk over 10-15 jaar.

In de tussentijd willen we het gebied Tussen de Rails benutten voor een tijdelijke ontwikkeling met wonen en andere functies. Al eerder heeft uw raad bij de vaststelling van het [Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd](#) (op 9 juli 2020) [Motie 2020/172 Tijdelijke \(jongeren\)huisvesting Tussen de Rails](#) aangenomen. Daarin draagt u ons op om de mogelijkheden te onderzoeken voor tijdelijke (jongeren)huisvesting in het gebied 'Tussen de Rails' (onderdeel van SKLK) samen met SSH en andere partijen. In ons coalitieakkoord 2022-2026 hebben we aangegeven dat we SKLK met prioriteit willen oppakken.

Om in te spelen op de urgente woningvraag van een brede groep spoedzoekers (regulier woningzoekenden, kwetsbare doelgroepen en statushouders) worden sinds begin 2020 de mogelijkheden verkend van flexwonen (verplaatsbare en stapelbare woningen). In 2022 is de locatie Tussen de Rails toegevoegd aan de lijst van mogelijke locaties die geschikt lijken voor tijdelijk wonen. Met het vaststellen door het college van het [Intentiedocument \(IDOC\) Tussen de Rails d.d. juni 2023](#) is onderbouwd dat de locatie Tussen de Rails kansrijk is voor realisatie van mogelijk 500 – 700 woningen, werk- en culturele ruimten.

In overleg met de omgeving en andere stakeholders (waaronder Portaal, Woonin en SSH) is het planinitiatief (idee) uit het IDOC verder uitgewerkt in een SPvE (programma). Tijdens dit proces zijn de belangen van stakeholders naar een plan vertaald (van idee naar programma). Uit dit onderzoek blijkt dat er circa 450 flexwoningen gerealiseerd kunnen worden i.p.v. 500-700, als gevolg van keuzes ten

aanzien van programmering en hoogte. Dit ter bevordering van kwaliteit woon- en leefomgeving en draagvlak.

Een door de gemeenteraad vastgesteld SPvE en beschikbaar stellen van middelen (beslispunt 3) is noodzakelijk om daadwerkelijk over te kunnen op realisatie. Aangezien de realisatie afhankelijk is van externe subsidies en daaraan gekoppelde deadlines is besluitvorming nu nodig. Dit betekent concreet dat besluitvorming door de raad in september 2024 noodzakelijk is om de voorwaarden verbonden aan de externe subsidie te kunnen halen.

Juridische context

Voor de realisatie van de ontwikkeling is een aanpassing van het omgevingsplan nodig. Vooruitlopend daarop is conform het Utrechts Planproces (UPP) het SPvE Tussen de Rails uitgewerkt. Het vaststellen van het SPvE is een bevoegdheid van de gemeenteraad, op grond van artikel 108 lid 1 jo. Artikel 147 Gemeentewet.

Er heeft een participatieproces plaatsgevonden waarbij de omgeving is betrokken en waarbij zoveel als mogelijk rekening is gehouden met de oogst die hierbij is opgehaald. Participatie zal een vervolg krijgen bij de uitwerkingen van dit plan. Zie ook paragraaf participatie. Inspraak kan in dit geval achterwege blijven zoals bepaald in artikel 3 lid 2 en 4 van de Participatie- en inspraakverordening Gemeente Utrecht.

De gemeenteraad heeft op grond van zijn bevoegdheid op basis van 147 Gemeentewet het parkeerbeleid vastgesteld, waaronder de gemeentelijke parkeernormen in de module parkeernormen. Het college heeft ter uitvoering van dat beleid een beleidsregel [voor parkeernormen](#) opgesteld waarin o.a. is bepaald dat het college alleen een maatwerkgebied kan aanwijzen tbv bouwplannen met beperkte omvang. Bij grotere gebieden zoals Tussen de Rails dient dit besluit te worden genomen door de gemeenteraad.

Bij dit project is het voorstel om vanwege het speciale karakter het gebied aan te wijzen als maatwerkgebied en daarbovenop af te wijken van het parkeerbeleid en van de eerder vastgestelde beleidsregel over maatwerkgebied. Deze bijzondere invulling van het maatwerkgebied in afwijking van het reguliere parkeerbeleid wordt daarom ook voorgelegd aan de gemeenteraad.

Bovenstaande besluiten zijn niet gericht op externe rechtsgevolgen. Er is geen bezwaar of beroep tegen mogelijk.

Aanvullend

De voorgestelde ontwikkeling past niet binnen het omgevingsplan. Er zal daarom een procedure Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA-procedure) gevolgd worden[1]. Op grond van het raadsbesluit, inzake raadsbesluitbevoegdheden Omgevingswet, van 2 november 2023 zal de raad gevraagd worden om een bindend advies over deze aanvraag uit te brengen. Dit omdat het een aanvraag betreft voor meer dan 250 tijdelijke woningen. Belanghebbenden kunnen formeel reageren na de bekendmaking van de ingekomen BOPA-aanvraag, daarna staat bezwaar en beroep open tegen de uiteindelijke beslissing op de aanvraag.

Beslistermijn

Voor 1 oktober 2024 moet het besluit om het SPvE vast te stellen door de gemeenteraad zijn genomen; daarvoor is in september raadsbehandeling nodig.

Als dit besluit niet op tijd genomen is, loopt de planning dusdanig uit dat daarmee niet meer voldaan kan worden aan de voorwaarden van de verkregen subsidies. Het betreft een subsidieregeling van het rijk (onder andere de Stimuleringsregeling Flex- en transformatiewoningen a Eur 12.000 per woning). Voorwaarde voor die subsidie is dat de tijdelijke woningen uiterlijk in 2025 worden opgeleverd.

Gemeentelijke financiële situatie

De investeringen (plan- en ontwikkelingskosten) om het plan te realiseren evenals de risico-voorziening worden geheel gedekt uit subsidies en grondopbrengsten. Eventuele bezuinigingen hebben geen invloed op voorliggend besluit.

Beoogd effect

Met dit plan wordt de realisatie van circa 450 flexwoningen en circa 6.400 m² bvo aan werk- en culturele ruimten mogelijk gemaakt. Van de 450 woningen is circa 95% bedoeld voor de sociale huurmarkt en 5% voor middenhuur (precieze percentage nader te onderzoeken tijdens de definitieve bouwplan uitwerking). 30% van de 450 woningen is bedoeld voor de bijzondere doelgroepen (statushouders en uitstroom Maatschappelijke Opvang).

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Dit SPvE is de uitwerking van de keuzes die gemaakt zijn door de raad. Hieronder een overzicht van eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad relevant voor dit SPvE.

- [Uitvoeringsbrief coalitieakkoord, planning op hoofdlijnen d.d. 7 oktober 2022](#)
- [Motie 2020/172 Tijdelijke \(jongeren\)huisvesting Tussen de Rails](#)
- [Raadsvoorstel Versnelling realisatie tijdelijke woningbouw in 2023 voor Pagelaan Befu terrein en Wetering Zuid](#)
- [Raadsbrief Groot tekort aan woonruimte voor kwetsbare Utrechters d.d. 17 januari 2023](#)
- [Raadsbrief aanpak realisatie huisvestingsmogelijkheden in sociaal segment d.d. 14 april 2023](#)
- [Motie 2023/110 Doen wat we moeten doen](#)
- [Raadsbrief Doorontwikkeling Stedelijke Knoop Lunetten-Koningsweg - IDOC Tijdelijke ontwikkeling 'Tussen de Rails' d.d. 9 juni 2023](#)
- [Raadsbrief Realisatie van huisvestingsmogelijkheden in het sociaal segment d.d. 26 september 2023](#)

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen "Tussen de Rails" vast te stellen.
Argumenten	
1.1	<u>Met deze tijdelijke ontwikkeling helpen we het tekort aan woningen, werkplekken en culturele ruimtes te verminderen.</u> De inzet is om beschikbare terreinen binnen de gemeentegrenzen zo veel mogelijk in te zetten voor de realisatie van tijdelijke woningen boven op de geplande permanente woningbouwplannen. Deze inzet doen we op onder andere de schaarse locaties die nog niet geschikt zijn voor permanente plannen. Het gebied Tussen de Rails is gemeentelijk eigendom en valt binnen het gebied van de beoogde toekomstige stedelijke knoop. De regie ligt in handen van de gemeente, waardoor we zelf sturing kunnen geven aan het proces. In totaal is er ruimte voor de realisatie van circa 450 flexwoningen in voornamelijk het sociale segment, voor een periode van maximaal 10 jaar, waarvan 30% is bedoeld voor bijzondere doelgroepen. Circa 6.400 m² bvo kan er gerealiseerd worden voor bedrijven en instellingen vanuit het economische en culturele veld, voor een periode van maximaal 15 jaar. Daarmee draagt dit plan bij aan een gemengde invulling, levendigheid en placemaking van het gebied en het verminderen van het tekort aan werk- en culturele ruimten in de stad. Hiermee draagt het plan bij aan de ambities uit het Coalitieakkoord, de RSU 2040 en sectorale visies en actieplannen.
1.2	<u>Realisatie van een acceptabele leef- en woonomgeving op deze locatie is mogelijk</u> Door te kiezen voor een specifiek mobiliteitsconcept dat gericht is op het stimuleren van actieve mobiliteit en gebruik maakt van de nabij gelegen kwaliteiten van het aanwezige OV (trein- en busstation) is het mogelijk de openbare ruimte zo te ontwerpen en realiseren dat deze groen en aantrekkelijk is en bewoners uitnodigt om te bewegen, elkaar te ontmoeten en te ontspannen in het groen. Er zijn goede fiets- en wandelroutes naar groengebieden in de buurt, zoals Amelisweerd, Maarschalkerweerd en het Beatrixpark. De sloten langs de sporen worden verbreed en poelen gevormd met aandacht voor klimaatbestendigheid en natuur. Bestaande bomen worden ingepast en de Oud Wulverbroekwetering krijgt een flinke kwaliteitsimpuls.

	Er worden bovendien mitigerende maatregelen getroffen in kader van het aspect geluid (o.a. toepassing van geluidsluwe gevels, positioneren van slaapkamers aan geluidsluwe zijde) en trillingen (verbreden en verdiepen watergangen en bouwen in 5 bouwlagen, mogelijk bij bouwveld C in 6 lagen). De woningen zullen voldoen aan de kwaliteitseisen van bouwbesluit “permanente bouw”. Dit heeft voordelen ten aanzien van onder andere energiezuinigheid en geluidsisolatie waarde van de gebouwen ten opzichte van bouwbesluit “tijdelijke bouw”. Het huisvesten van de aandachtsgroepen (kwetsbare en bijzondere doelgroep) zal gepaard gaan met goede begeleiding- en beheerafspraken met betreffende partijen om de leefbaarheid binnen en buiten het projectgebied te borgen en te monitoren. Daarbij is en zal rekening worden gehouden met de sociale context van Lunetten. De aandachtsgroepen zullen bestaan uit jongvolwassen statushouders en jongvolwassenen die vanuit een kwetsbare achtergrond klaar zijn voor zelfstandigheid met een lichte begeleidingsbehoefte (géén doelgroepen huisvesten met een zware begeleidingsbehoefte). Het toepassen van buurtvoorrang is daarnaast een instrument om draagvlak te organiseren in de omgeving. De planopzet van de bouwplannen is zodanig dat dit ontmoeting tussen de bewoners stimuleert door het creëren van gemeenschappelijke en- ontmoetingsruimten, en een aantrekkelijk binnenterrein.
1.3	<u>De bestaande aanwezige groenkwaliteit wordt conform de RSU zowel binnen als buiten het plangebied gecompenseerd.</u> In het gebied Tussen de Rails werken we conform de RSU en volgen we het principe “groen tenzij”. Een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt elders in de groenstructuur gecompenseerd. Binnen het plangebied worden bestaande waarden behouden en verbeterd. Bestaande bomen worden ingepast en de Oud Wulvenbroekwetering wordt een belangrijke landschappelijke drager die ruimtelijk, ecologisch en voor langzaam verkeer de verbinding legt met Maarschalkerweerd en Lunetten. Daarnaast worden verbindingen voor dieren naar de groene punt behouden en versterkt door langs de sporen een 10 meter groene verbinding in te richten. Deze verbinding is tenminste 10 meter breed (exclusief huidige sloot), wordt niet verlicht en bestaat uit een kruidenrijke grazige vegetatie met her en der inheemse bomen en struiken en een te maaien (onverhard) wandelpad. Doelsoorten voor de verbinding zijn ringslang en egel. Aantasting van groen en verlies van biodiversiteit wordt daarnaast gecompenseerd in de directe omgeving door de geplande aankoop en inrichting van een perceel in de directe omgeving van 1,8 hectare groot. Deze compensatie geeft invulling aan het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd, is zowel kwantitatief als kwalitatief en voorziet in een permanent nieuw leefgebied voor de karakteristieke soorten die negatieve effecten ondervinden. De inrichting moet passen bij het natuurlijke karakter van het rivierengebied en bestaat uit een vergelijkbaar natuurstype (grasland, ruigte, struweel, spontane natuur). Dit groen is toegankelijk middels struinpaden en voorziet in natuurbeleving in de stadsrand. Door bovenstaande maatregelen wordt geanticipeerd op het waarschijnlijk aanwezig zijn van beschermde diersoorten conform Wet natuurbeheer en gemeentelijk beleid. De tijdelijke invulling van Tussen de Rails loopt in tijd voor op de definitieve ontwikkeling van de Stedelijke Knoop Lunetten Koningsweg. Met deze tijdelijke ontwikkeling wordt deels invulling gegeven aan de groene onderdelen van de stadsbrede barcode. De realisatie van de groene schaalsprong aan de Oostkant vindt conform de RSU gefaseerd plaats, waaronder in de gebieden Maarschalkerweerd en de ontwikkeling van het Kromme Rijn Linielandschap.
1.4	<u>Door toepassing van mitigerende maatregelen kan deze ontwikkeling als aanvaardbaar worden geacht in relatie tot de matig geringe impact op kwaliteiten van de Hollandse Waterlinie (Unesco Werelderfgoed)</u>

	De HIA (Heritage Impact Assessment, zie informatieve bijlage) schat in dat met mitigerende maatregelen de negatieve impact van de ontwikkeling te verlagen is naar een gering negatief effect (na neutraal de laagste impactcategorie). Dat is nog steeds een aantasting, maar in dusdanig beperkte mate dat deze aanvaardbaar lijkt, ook omdat het hier een ontwikkeling betreft in een gebied dat buiten de <i>property</i> ligt. In de HIA worden een aantal aanbevelingen en mitigerende maatregelen voorgesteld voor de architectonische uitwerking van de tijdelijke bebouwing en inrichting van de openbare ruimte. Gezien de ligging van het initiatief in de attentiezone van het Werelderfgoed ligt de focus van deze mitigerende maatregelen vooral op het beperken van de aantasting van de kernkwaliteiten door de beeldkwaliteit te versterken en de leesbaarheid en beleefbaarheid van de waterlinie als systeem als belangrijk uitgangspunt te nemen. Bij de uitwerking van de plannen zal hier zo maximaal als mogelijk rekening mee gehouden worden. Daarnaast zien we voldoende mogelijkheden om de accessen te versterken en het toepassen van de gewenste materialen ten aanzien van gevelbekleding welke als mitigerende maatregelen worden benoemd. Of en hoe kan worden aangesloten qua bouwhoogte op de ligging van de verboden kringen is onderdeel van nader onderzoek.
1.5	<u>Via een participatieproces zijn diverse stakeholders betrokken en zijn zorgen, wensen en reacties zoveel als mogelijk verwerkt in het SPvE.</u> In 2023 zijn omwonenden voor het eerst geïnformeerd over de plannen. Dit is gebeurd via een wijkbericht, een persbericht, tijdens een informatieavond van de ontwikkeling Brennerbaan 50 en tijdens een informatiebijeenkomst over alle projecten in Maarschalkerweerd in juni 2023. In het najaar van 2023 is een bezoek gebracht aan Lunetten met een koffiekar en op verschillende locaties in de wijk met mensen in gesprek gegaan over het plan. Tijdens deze activiteiten zijn eerste reacties en vragen opgehaald die zijn gebruikt als input voor verdere participatie en communicatie. Op 18 januari 2024 heeft er een participatiebijeenkomst plaatsgevonden voor omwonenden waarbij het gesprek ging over 3 verschillende thema's: sociale veiligheid, natuur, parkeren/verkeer. De keuze voor deze 3 onderwerpen is gebaseerd op de input vanuit de koffiekarmomenten. Op 19 maart 2024 heeft een participatiemoment plaatsgevonden waarbij de stedenbouwkundige opzet en massa's zijn gepresenteerd alsmede enkele thema's zoals parkeren, groen, geluid, trillingen en de huisvesting van aandachtsgroepen. De reacties zijn zoveel als mogelijk verwerkt in het voorliggende SPvE. Voor meer duiding daarvan zie paragraaf "participatie". Uit consultaties met ontwikkelende partijen en mogelijke gebruikers van wonen, werken culturele ruimten blijkt dat er niet alleen behoefte is aan het voorgestelde stedelijke programma voor wonen, werken en cultuur maar ook reële kansen worden gezien om te investeren in deze ontwikkeling. Met de corporaties (Portaal, Woonin en SSH) is frequent overleg gevoerd over de opzet van het plan, het woningbouwprogramma, de voorwaarden voor het creëren van een goede woonkwaliteit en de businesscase van tijdelijk wonen. Daarnaast is overleg gevoerd met andere stakeholders zoals Rijkswaterstaat, ProRail, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), Provincie Utrecht, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en Binnenlandse Zaken. Met de aandachtspunten en eventuele voorwaarden die voortkwamen uit deze gesprekken is rekening gehouden in het SPvE, door bijvoorbeeld voldoende rekening te houden in het stedenbouwkundig ontwerp met: - Afstanden tot het spoor - Voldoende waterberging - Visuele kwaliteiten van het wereld erfgoed "Hollandse Waterlinie"
1.6	<u>Een tijdelijke ontwikkeling op deze locatie sluit aan bij Motie 2020/172 Tijdelijke (jongeren)huisvesting Tussen de Rails en Motie 2023/110 Doen wat we moeten doen</u> Bij de vaststelling van het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd heeft de raad met motie M2020/172 het college gevraagd mogelijkheden voor tijdelijke

	(jongeren)huisvesting in het gebied Tussen de Rails te onderzoeken. Het woonprogramma in het SPvE voorziet specifiek, voor een deel, in huisvesting voor jongeren en studenten. Het SPvE geeft uitvoering aan Motie 110-2023 “Doen wat we moeten doen”. De raad heeft op 11 mei 2023 deze motie aangenomen. In deze motie draagt de raad het college op zich maximaal in te zetten voor de realisatie van tijdelijke woningen, o.a. voor de huisvesting van kwetsbare Utrechtse. De vaststelling van dit SPvE is een belangrijke en noodzakelijke stap in het gebiedsontwikkelingsproces om te komen tot realisatie van tijdelijke woningen voor deze doelgroep in 2025.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is niet optimaal, wel voldoende. De locatie kenmerkt zich door een beperkte bereikbaarheid voor autoverkeer. Daarom is vroegtijdig met de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) beoordeeld of de toegang voor nood- en hulpdiensten geborgd kan worden. Alhoewel de aanrijdtijden geen probleem vormen blijkt uit overleg met de VRU dat de bereikbaarheid met 1 ontsluiting en dan met name de grotere voertuigen (brandweer), op middellange termijn aandacht vraagt. De nood- en hulpdiensten zijn voor de bereikbaarheid van het gebied afhankelijk van het viaduct Tussen de Rails. In relatie tot potentiële toekomstige werkzaamheden aan de A27 (Tracébesluit) kan dit zorgen voor een situatie dat het gebied niet bereikbaar is in de toekomst voor deze diensten. Zowel het spoor- als wegviaduct wordt dan namelijk vervangen en voor een, naar verwachting, periode van 2-3 weken afgesloten. Met de VRU en Rijkswaterstaat (RWS) is daarom gezocht naar een mogelijkheid zodat het gebied ten alle tijden bereikbaar blijft. Indien ProRail werkzaamheden moet aanvoeren in het kader van de TB zal dat plaatsvinden gedurende een Trein Vrije Periode (TVP). Op dit moment voorzien voor circa 16 dagen (is afgestemd met ProRail). Er is dan geen enkel treinverkeer mogelijk. Dat biedt kansen voor een tijdelijke spoorwegovergang voor o.a. nood- en hulpdiensten op maaiveldniveau, zodat geen dure tijdelijke brug nodig is. RWS is verantwoordelijk voor de definitieve afspraken met ProRail en voor de kosten van deze maatregel. Voor nu wordt gedacht aan de route langs de trambaan, het Maarschalkerweerdpad, wat is uitgevoerd als toegang voor nood- en hulpdiensten bij een tram incident. De exacte locatie keuze wordt nader onderzocht bij de verdere planuitwerking.
1.2	Er zal een mate van trillingshinder aanwezig zijn. Er bestaat in Nederland geen wettelijk kader voor de beoordeling van trillingshinder in gebouwen. Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet (Ow) van kracht geworden. In de Ow zijn geen streef- en grenswaarden opgenomen voor trillingen afkomstig van hoofd- en spoorwegen. Wel geldt dat in het kader van ‘een goede ruimtelijke ordening’ of onder de Ow genoemd een ‘evenwichtige toedeling van functies aan locaties’ kan worden verzocht om trillingen mee te nemen in de planvorming. Om inzicht te krijgen in de trillingen vanwege het spoor in het plangebied is er een trillingsonderzoek uitgevoerd. Voor het inschatten van de mogelijke trillingshinder is gekeken naar streefwaarden, afgeleid van de SBR B-richtlijn, het in Nederland gebruikelijke kader voor de beoordeling van trillingshinder in gebouwen. De overschrijdingen komen vooral door de combinatie van korte afstand tot het spoor, de passage van zware goederentreinen op de spoorlijn Utrecht-Den Bosch, de mate van onderhoud van het spoor en de lichte woningen. Op basis van de resultaten is de volgende conclusie te trekken: • Het is zonder maatregelen niet mogelijk om te voldoen aan de streefwaarden voor trillingshinder voor nieuwe situaties uit de SBR B-richtlijn.

	• In de nacht zijn de trillingen lager, vooral omdat dan minder goederentreinen passeren. Zowel de maximale als de gemiddelde trillingsterkte is dan lager. • De trillingen van de reizigerstreinen voldoen aan het beoordelingskader, alleen de goederentreinen zorgen voor overschrijdingen. Het aantal overschrijdingen is daardoor beperkt (op korte afstand van het spoor (20 meter) zijn het er zo'n 7 per dag, op grotere afstand zijn er geen overschrijdingen meer). In de toekomst zal dat aantal afnemen omdat er een afname van het aantal goederentreinen is voorzien. De volgende maatregelen worden toegepast tijdens de planuitwerking: A. Positie van de woningen zo maximaal mogelijk bij het spoor vandaan. B. Kies voor zo hoog mogelijke bebouwing, liefst 5 bouwlagen. C. Kies voor een zo zwaar mogelijke fundering. D. Verdiepen van de spoorvloot (in ieder geval in de zuidoostelijke hoek van het plangebied) tot minimaal 2,5 meter onder maaiveld. Met bovengenoemde maatregelen is het mogelijk om in 3 van de 4 blokken te voldoen aan het voorlopige (niet vastgesteld) beoordelingskader. In het meest zuidelijke bouwblok blijft sprake van regelmatige overschrijdingen (maximaal 4 overschrijdingen per dag van de grenswaarde voor de nacht ($V_{max} = 0.8$). Het aantal overschrijdingen is het grootst op bovenste bouwlaag, onderin het gebouw wordt wel voldaan aan de streefwaarden). Dit betekent dat het percentage ernstig gehinderden (vooral representatief voor de dag) 25% is (wat neerkomt op 37 van de 149 bewoners van het zuidelijke blok, gebouw F), en het percentage ernstig slaapverstoorden (vooral representatief voor de nacht) 19% is (wat neerkomt op 28 van de 149 bewoners van het zuidelijke blok). Dit is een geringe toename ten opzichte van de situatie waarin wel voldaan zou worden aan de strengste streefwaarde voor nieuwe situaties. Dus ook bij het voldoen aan die streefwaarden zijn er altijd mensen ernstig gehinderd en slaapverstoord volgens recent onderzoek RIVM In de wetenschap dat een deel van de bewoners waarschijnlijk hinder zal ervaren zullen we met ontwikkelende partijen onderzoeken of het mogelijk is afspraken te maken over toewijzing en doorstroming indien personen ernstig gehinderd / slaapverstoord raken. Niet iedereen is namelijk even gevoelig voor trillingen en ervaart hinder. In de belangenafweging van de totale stedelijke opgave (waaronder ook de opgave om waar mogelijk huisvesting te realiseren op korte termijn, in een Utrechtse woningmarkt met hoge woningnood), achten we het aanvaardbaar dat een deel van bewoners mogelijk hinder ondervindt, met inachtneming dat maximaal mogelijk bij de uitwerking wordt ingezet op de mitigerende maatregelen, zoals ook doorstroming.
1.3	<u>De definitieve omvang van groencompensatie in kader van de Wet Natuurbeheer is op dit moment nog niet geheel bekend.</u> Het plangebied maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur. Een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt elders in de groenstructuur gecompenseerd. Met de beschreven ingrepen binnen en buiten het plangebied, zoals beschreven onder argumenten bij 1.3 wordt een groot deel van de compensatie gerealiseerd. Uit een quick scan onderzoek, d.d. 2023, naar de natuurwaarden in het gebied blijkt dat er waarschijnlijk beschermde diersoorten leven in het gebied. Daarom voeren we een aanvullend onderzoek in de periode februari – september 2024. Hieruit zal moeten blijken of een ontheffing in kader van de Wet natuurbeheer nodig is. Uit dit nadere onderzoek volgt dan een definitief op te stellen compensatie- en mitigatieplan, waaruit zal blijken of er nog een restopgave is ten opzichte van de beschreven ingrepen die we in het kader van de groencompensatie al binnen en buiten het plangebied treffen, zoals beschreven onder argumenten bij 1.3.

1.4	De ontwikkelingen rond netgongestie kunnen leiden tot vertraging tijdens de realisatie. De mate waarin netgongestie impact heeft op gebiedsontwikkeling is nog onbekend. Op het moment van dit schrijven krijgen tijdelijke woningen nog een netaansluiting, voor het werken en culturele programma ligt dit gecompliceerder. Deze situatie kan wijzigen, zodanig dat ook woningen mogelijk op een wachtlijst komen voor een aansluiting. Vanuit deze tijdelijke gebiedsontwikkeling proberen we daarom zo energie- en netgongestiebewust mogelijk te ontwikkelen. Daartoe heeft Merosch eind 2023 een indicatief onderzoek (zie informatieve bijlage) gedaan naar netcongestie voor Tussen de Rails. In navolging van het rapport zetten we in beginsel in op de meest “energie & netcongestie bewuste oplossing”, waarbij bodem-WKO (Warmte Koude Opslag) en daarna lucht-water warmtepompen de voorkeur hebben. In de vervolgfase is nader onderzoek, samen met de ontwikkelende partijen, nodig over: • De aanpasbaarheid/keuzevrijheid voor energiesystemen in de bouwmodules, • Verificatie van netprofielen. • De mogelijke consequenties van toepassen van energie & netgongestie bewuste oplossingen voor de businesscase van tijdelijke gebouwen.
Beslispunt	
2	Tussen de Rails aan te wijzen als maatwerklocatie als bedoeld in artikel 8 en 9 van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 en daarbij in aanvulling op het parkeerbeleid te bepalen dat op een dergelijke maatwerklocatie met hoofdzakelijk tijdelijke huisvesting en een belangrijke focus op bijzondere doelgroepen kan worden uitgegaan van - Een aangepaste parkeernorm voor bijzondere doelgroepen - niet te voorzien in eigen parkeerplaatsen en uitsluitend te voorzien in deelmobiliteit - De parkeerbehoefte voor de bezoekers volledig op te lossen buiten het plangebied in de bestaande openbare ruimte op loopafstand;
Argumenten	
2.1	<u>De aanwijzing als maatwerklocatie biedt de flexibiliteit die nodig is om de parkeeroplossing voor Tussen de Rails mogelijk te maken.</u> Het plangebied is nu beperkt bereikbaar voor de auto, dat betekent dat er in het gebied zelf zeer beperkt autoparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd (gehandicapten, laden en lossen, enkele deelauto's). De rest van het parkeren moet buiten het plangebied opgelost worden: op maatwerklocaties kan hiervoor een parkeerplafond worden opgelegd. De aanwijzing als maatwerklocatie geeft ook de ruimte om een eigen mobiliteitsconcept te ontwikkelen. Dit is gezien de samenstelling van doelgroepen en de ligging van het gebied een vereiste om een mobiliteitsoplossing te kunnen bieden die hierop aansluit. Op maatwerklocaties kan worden ontwikkeld met betaald parkeren als uitgangspunt. Nadat de raad heeft besloten (beslispunt 2) kan het college de aanvulling op het beleid, zoals in het beslispunt 2 geformuleerd, verwerken in de “beleidsregel parkeernormen”, het toetsingskader voor de omgevingsvergunning.
2.2	<u>Het alleen voldoen aan het bezoekersdeel van de parkeernorm voorkomt het ontstaan van parkeeroverlast in Lunetten.</u> Aangezien parkeren binnen het plangebied geen optie is zijn er meerdere parkeeroplossingen in de directe omgeving onderzocht. De oplossing waarbij gebruikt wordt gemaakt van bestaande parkeerplekken in de openbare ruimte bleek de best haalbare, mits er betaald parkeren in Lunetten wordt ingevoerd en niet de volledige parkeereis in de openbare ruimte wordt opgelost.

	Afwijken van de parkeernormen door alleen te voldoen aan het bezoekersdeel is met het oog op het programma en de locatie een passende oplossing. Bij een mogelijke invulling met studentenwoningen bestaat de parkeernorm al uit alleen bezoekers. Voor de bijzondere doelgroep leert de ervaring dat het autobezit bijzonder laag is. Daarnaast zal er binnen en buiten het plangebied voldoende deelmobiliteit worden aangeboden en zorgt de ligging naast Station Lunetten voor een goede aansluiting op het openbaar vervoer. Bij het invoeren van betaald parkeren in Lunetten, waartoe inmiddels is besloten door de raad, zullen bewoners en vaste gebruikers van Tussen de Rails niet in aanmerking komen voor een vergunning. De verwachting is dat dit aansluit bij het lage autobezit van deze doelgroep. Hierbij is het van belang dat bewoners en gebruikers vooraf op de hoogte worden gesteld dat er op deze locatie geen mogelijkheid is voor eigen autobezit. Het is daarnaast van belang dat het moment van invoeren van betaald parkeren in Lunetten, een nog te nemen raadsbesluit, zo goed mogelijk aansluit bij het moment van oplevering (eind 2025) van het project. Uit het parkeerdrukonderzoek rond station Lunetten uit 2023 blijkt dat er op de maximaal toegestane loopafstand van het plangebied (500 meter voor bezoekers) voldoende resterende parkeercapaciteit is om de parkeerbehoefte voor bezoekers van Tussen de Rails op te vangen. De hoogste parkeerdruk zal tijdens het maatgevende moment en de huidige situatie uitkomen op 84% (de maximaal acceptabele bezetting is 90%). Het invoeren van betaald parkeren in Lunetten zal deze parkeerdruk verder verlagen aangezien er op dit moment ook vreemdparkerders in het gebied zullen parkeren.
	Kanttekeningen/Risico's
2.1	<u>Artikel 8 van de Beleidsregel parkeernormen auto over maatwerklocaties moet worden gewijzigd.</u> De keuze om niet te voorzien in (een deel van) de parkeerbehoefte van bewoners en vaste gebruikers van de functies van de locatie Tussen de Rails is strijdig met het standaard parkeerbeleid van de gemeente Dit beleid gaat ervanuit dat altijd voorzien wordt in de parkeerbehoefte, door de aanleg van parkeerplaatsen of door te voorzien in alternatieven. In dit geval wordt gelet op de doelgroepen en de tijdelijkheid maar in een deel van de parkeerbehoefte voorzien (via deelmobiliteit). De huidige beleidsregel maakt op maatwerklocaties slechts beperkte afwijkingen ten opzichte van het standaard parkeerbeleid mogelijk. Voor de juridische houdbaarheid is het daarom belangrijk dat de beleidsregel wordt aangepast om deze specifieke manier van omgaan met tijdelijke huisvesting (van bepaalde doelgroepen) mogelijk te maken en in te kaderen. Een van de voorwaarden moet bijvoorbeeld zijn dat er al betaald parkeren is of wordt ingevoerd in de directe omgeving. De aanpassing van de beleidsregel is een collegebevoegdheid
	Beslispunt
3	Een krediet beschikbaar te stellen ter hoogte van € 6,1 miljoen voor het maken van de plan- en ontwikkelingskosten, te dekken uit ontvangen subsidies en de huuropbrengsten van grond.
	Argumenten
3.1	<u>Hiermee worden de kosten die worden gemaakt voor deze tijdelijke ontwikkeling geautoriseerd.</u> In het krediet zijn op basis van de beoogde ontwikkeling de kosten om het terrein geschikt te maken voor de bouw van de woningen en de voorzieningen alsmede voor de inrichting van het plangebied opgenomen. Het krediet kan volledig worden gedekt uit de subsidies en uit huuropbrengsten van de grond voor de voorzieningen. Deze

	grondhuur wordt jaarlijks in rekening gebracht. Zie voor meer informatie de (geheime) financiële bijlage.
3.2	<u>Doorplaatsing van de woningen wordt beheerst door middel van beheersmaatregelen en het reserveren van middelen (€ 2,025 mln.) gebaseerd op een reële risico-inschatting.</u>
	Eind 2023 is doorgerekend wat het zou kosten om een nieuwe sociale kavel te produceren voor het doorplaatsen van de tijdelijke woningen. Uitgangspunt voor deze berekening is dat de corporatie de sociale grondwaarde betaalt voor de nieuwe locatie. Als er een bestaande locatie of een gebiedsontwikkeling te vinden is waar sociale woningbouw is voorzien en deze woningen sluiten aan op de aantallen en de dichtheid van de woningen Tussen de Rails, dan is er geen risico. Als er een nieuwe gebiedsontwikkeling opgestart moet worden met sociale huur dan heeft die ontwikkeling een ingeschat tekort van €18.000 per woning. Dit is gebaseerd op wat het in Utrecht kost om een gebiedsontwikkeling op te starten met betaalbaar programma. Voor Tussen de Rails wordt het volgende hieromtrent geconstateerd; 1. De kans dat er over 10 jaar een gebiedsontwikkeling is of kan worden opgestart is zeer reëel, immers de woningbouwopgave voor Utrecht is groot ook over 10 jaar. 2. Deze gebiedsontwikkeling kan binnen of buiten Utrecht liggen. In een nog op te stellen samenwerkingsovereenkomst dienen hierover afspraken worden gemaakt met betrokken corporaties en provincie. 3. De kans dat de ontwikkeling qua dichtheid aansluit is aanmerkelijk en kans wordt vergroot door circulair te bouwen. 4. Het gemeentelijk uitgangspunt is dat het risico gelijkwaardig wordt gedeeld met de corporaties. 5. De benodigde gemeentelijke risicoreservering bedraagt € 2,025 mln. (zie Financiën) en wordt gedekt door ontvangen subsidies en kan indien gewenst ook worden ingezet om de flexwoningen langer te laten staan op de locatie Tussen de Rails.

Financiën

Ontwikkeling locatie Tussen de Rails

De grondproductiekosten voor deze tijdelijke ontwikkeling bedragen tezamen € 6,1 mln. Voor deze kosten wordt een investeringskrediet aangevraagd. De dekking ervan bestaat uit de onder voorwaarden toegekende subsidie en de grondhuur uit niet-woon functies. De totaal geraamde kosten worden na aftrek van de subsidie geactiveerd. De beperkte kapitaallasten (afschrijving + rente) die hieruit voort komen worden gedekt door grondhuur van de tijdelijke niet-woonfuncties.

Doorplaatslocatie en risicoreservering.

Het potentiële tekort op een doorplaatslocatie (toekomstige gebiedsontwikkeling) wordt ingeschat op € 18.000 per woning. Bij 450 woningen is dat € 8,1 mln. Dit tekort wordt 50/50% gedeeld met de corporaties. Daarmee een gemeentelijk deel van € 4,05 mln. De kans dat dit optreedt wordt ingeschat op 50%. Dat betekent dat voor de doorplaatsing er een gemeentelijke risicoreservering getroffen moet worden ad € 2,025 mln. Deze risicoreservering wordt gedekt door ontvangen subsidies.

In het uiterste geval dat, er ondanks de beheersmaatregelen, geen vervolglocatie tijdig kan worden opgestart, kan er voor worden gekozen de risicoreservering in te zetten voor maatregelen die het mogelijk maken de flexwoningen langer op de locatie "Tussen de Rails" te laten staan.

Het cumulatieve risico op doorplaatsing van tijdelijke woningen waarvoor binnen de gemeentebegroting financiële ruimte is bestemd wordt daarmee op dit moment ingeschat op € 3,5 mln. (waarvan €1,5 mln. vanuit Wetering Zuid en € 2,025 mln. vanuit Tussen de Rails). De risico's en beheersmaatregelen worden 2 maal per jaar geactualiseerd (conform de [Nota risicomangement en weerstandsvermogen](#)). Op basis hiervan wordt de benodigde stand van de risicoreserve geactualiseerd.

Compensatie aantasting van groen en verlies van biodiversiteit

De aantasting van groen en het verlies van biodiversiteit worden gecompenseerd door de geplande aankoop en inrichting van een perceel in de directe omgeving van 1,8 hectare groot en is daarmee passend in de groene ambities van de RSU. De kosten voor de aankoop (€ 0,3 miljoen euro) komen ten laste van het in de programmabegroting bestemde aankoopbudget groen en sport (programma Ontwikkelen en wonen voor iedereen). Na aanwending van deze middelen resteert er € 1.125.000 voor andere doeleinden sport en groen. We kiezen bewust voor deze investering op deze locatie, gezien het belang van de realisatie van tijdelijke woningen en de ambities in de RSU. Dat betekent mogelijk minder ruimte voor investeringen in groen of sport bij komende projecten zoals bijvoorbeeld tijdelijk wonen op Romal, ontwikkeling sportpark Nieuw Welgelegen of sportpark Rijnvliet.

Besluitvorming door het college over de aanwending van het budget gebeurt op het moment dat zich een verwervingskans voordoet die bijdraagt aan een vastgestelde ambitie of nodig is voor uitvoering van een concreet project en op basis daarvan dekking vanuit dit budget nodig blijkt te zijn.

Vervolg

Nadat het SPvE is vastgesteld door de gemeenteraad wordt er een Buitenplanse

Omgevingsplanactiviteit (BOPA) aangevraagd en de hiervoor aanvullende noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd.

Voor de BOPA geldt de reguliere procedure. Dit sluit aan bij het uitgangspunt van de Omgevingswet dat bij de verlening van omgevingsvergunningen zoveel mogelijk de reguliere procedure wordt gevolgd. De beslistermijn voor de reguliere procedure is maximaal 8 weken met een mogelijkheid van verlenging met 6 weken. Daarna is er bezwaar en beroep mogelijk.

Parallel hieraan wordt op basis van het SPvE in samenwerking met de corporaties (en zodra deze bekend zijn de partijen voor het werk- en cultureel programma) gewerkt aan concrete plannen voor de inrichting van de openbare ruimte en bouwplannen voor het vastgoed. De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte.

Planning:

- Ontwerpen openbare ruimte: Q2 -Q4 2024.
- Nader onderzoek Flora en Fauna: Q2 en Q3 2024
- Didamprocedure Q2 en Q3 2024
- Opstellen en ondertekenen overeenkomsten met overige ontwikkelpartners Q4 2025.
- Doorlopen ontheffingsprocedure: Q4 2024 en Q1 2025
- Collegebesluit aanpassen beleidsregel auto over maatwerklocaties: Q4 2024
- Bindend Advies BOPA (planologische deel): januari 2025
- Ontwerpproces bouwplannen: Q3 – Q1 2025
- Bouwvergunning woningen: Q1 2025
- Start bouwrijp maken: Q2 2025
- Oplevering woningen: Q4 2025

Het proces voor de ontwikkeling van het werkprogramma kan parallel lopen maar vergt waarschijnlijk meer tijd omdat eerst via een tender gegadigden worden geselecteerd t.b.v. de uitgifte van grond en realisatie.

Voor het cultuurprogramma is Stichting Klank betrokken. Door Stichting Klank zijn plannen uitgewerkt en kosten gemaakt en daarmee beschouwen we ze als een serieuze gegadigde. Ook door de aard van dit unieke Utrechtse initiatief verwachten we dat zij de enige serieuze gegadigde zijn.

Beide functies kunnen uiterlijk 2026 gereed zijn.

Participatie

Op basis van de stakeholderanalyse is het krachtenveld voor dit project in beeld gebracht. We kregen daarmee zicht op de belangrijkste stakeholders, belangen en issues. De bestuurlijke urgentie en planningsnoodzaak om versneld in te zetten op tijdelijke (woningbouw)ontwikkelingen, de locatiekenmerken en de inhoudelijke en financiële kaders voor deze ontwikkeling bieden beperkte ruimte voor flexibiliteit. Het participatieproces heeft daarom plaatsgevonden op niveau raadplegen,

met als doel dat de plannen zo goed mogelijk worden afgestemd op de wensen en zorgen van betrokken omwonenden en potentieel geïnteresseerden partijen voor het wonen, werk- en cultuurprogramma en overige stakeholders.

Aanpak

In 2023 zijn omwonenden voor het eerst geïnformeerd over de plannen. Dit is gebeurd via een wijkbericht, een persbericht, tijdens een informatieavond van de ontwikkeling Brennerbaan 50 en tijdens een informatiebijeenkomst over alle projecten in Maarschalkerweerd in juni 2023. In het najaar van 2023 zijn we, met een koffiekar, op verschillende locaties in de wijk met mensen in gesprek gegaan over het plan. Tijdens deze activiteiten zijn eerste reacties en vragen opgehaald die we hebben gebruikt als input voor verdere participatie en communicatie. Op 18 januari 2024 heeft er een participatiebijeenkomst plaatsgevonden voor omwonenden waarbij het gesprek ging over 3 verschillende thema's: sociale veiligheid, natuur, parkeren/verkeer. De keuze voor deze 3 onderwerpen is gebaseerd op de input vanuit de koffiekarmomenten. Op 19 maart 2024 heeft een participatiemoment plaatsgevonden waarbij de stedenbouwkundige opzet en massa's zijn gepresenteerd alsmede enkele thema's zoals parkeren, groen, geluid, trillingen en de huisvesting van aandachtsgroepen. De reacties zijn zoveel als mogelijk verwerkt in het voorliggende SPvE. In bijlage 1 van het SPvE zijn alle verslagen van de bewonersavonden opgenomen, alsmede de bijeenkomst met de markt.

Resultaat

In het SPvE is rekening gehouden met de inbreng van stakeholders. Hieronder zullen we er een aantal benoemen. Zie ook bijlagen van het SPvE met alle verslagen van de bijeenkomsten.

Ruimtelijke aspecten

De maximale bouwhoogte is ten opzichte van Intentiedocument verlaagd van 7 naar 5 bouwlagen, met uitzondering van een hoogteaccent van 6 bouwlagen bij bouwveld C. Hierdoor is een hogere woonkwaliteit te realiseren. Door de lagere wanden zijn namelijk kwalitatief betere binnentuinen en buitenruimtes te creëren. Bovendien blijkt uit de Heritage Impact Assessment dat de visuele kwaliteit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie beter wordt geborgd.

Daarnaast zorgt de voorgestelde maatwerkoplossing voor parkeren, gecombineerd met de invoering van betaald parkeren in Lunetten, ervoor dat het realiseren van een parkeergarage op / nabij het Furkaplateau niet noodzakelijk is. Tijdens de bewonersavond zijn zorgen geuit over de mogelijke onveilige leefomgeving die de bouw van een (openbare) parkeergarage veroorzaakt. Een dergelijk gebouw wordt regelmatig gebruikt als hang- en schuilplek. Door het kiezen voor de maatwerkoplossing is een zorg bij de omgeving weggenomen.

Er zijn ook zorgen geuit over de verkeersveiligheid in relatie tot het veelgebruikte fietspad (het Maarschalkerweerdpad), zowel binnen als buiten het plangebied, en de toename van verkeer als gevolg van dit plan. Ten aanzien van dit aspect is aangegeven bij de uitwerking van de plannen dit nadrukkelijk nader te onderzoeken en te bespreken. Indien als gevolg van het plan niet aanvaardbare onveilige verkeerssituaties zullen ontstaan, dan moeten doeltreffende beheersmaatregelen worden genomen.

Huisvesting aandachtsgroepen

Tijdens de avonden werd aangegeven dat Lunetten relatief veel aandachtsgroepen opvangt. Dit blijkt ook uit bronnen van de gemeente. Tegelijkertijd kenmerkt het plan zich door een fors aantal woningen voor aandachtsgroepen (135) en overwegend 1- en 2 persoonswoningen en een relatief geïsoleerde ligging van het plangebied. Over het algemeen gaven de bewoners aan de opgave van de stad voor de huisvesting van deze doelgroepen te begrijpen, echter werd wel de wens aangegeven rekening te houden met de sociale context van Lunetten. Hier hebben we nadrukkelijk onderzoek naar gedaan. Het advies van de experts is dan ook overgenomen hier geen doelgroepen te huisvesten met een zware ambulante begeleidingsbehoefte. Tot de 30% passen wel doelgroepen met een overwegend lichte begeleidingsbehoefte die klaar zijn om de stap naar een zelfstandige woonplek te zetten. Hiermee komen we tegemoet aan zorgen vanuit de buurt. Om de leefbaarheid in dit relatief grote tijdelijke woningproject meerjarig te borgen is het van essentieel belang dat er geïnvesteerd wordt in community building, via sociaal beheer en een woonvereniging met professionele ondersteuning

(bijvoorbeeld van zorgprofessionals). Dit pakken we tijdens de vervolgfase van het project op met betrokken partijen en de omgeving door goede afspraken te maken over begeleiding, ondersteuning en de financiering van de community building en begeleiding.

Ook werd de vraag gesteld of er buurtvoorrang kan worden toegepast. Door het college is op 19 maart 2024 vastgesteld (zie de [Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht](#) en de bijbehorende raadsbrief d.d. [22 maart 2024](#)) dat dit mogelijk is binnen Utrecht. Dit is helpend geweest voor het vergroten van het draagvlak voor deze ontwikkeling.

Communicatie

Via de websites van de gemeente en initiatiefnemer en wijkberichten wordt de buurt op meerdere momenten geïnformeerd over het vervolg van de planvorming.

Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Stedenbouwkundig Programma van Eisen Tussen de Rails (met bijlagen: verslagen bewonersbijeenkomsten en planning)
- GEHEIM Financiële uitgangspunten Tussen de Rails

Bijlagen informatief:

- Heritage Impact Assessment
- Casestudie netgongestie