

From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 28 Sep 2022 15:37:04 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>; "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: rekenmodel akoestisch onderzoek industrieterrein Papendorp Noord, Utrecht

5.1.2E

Ik denk dat de opdracht niet geheel correct is geweest, in ieder geval de toelichting van 5.1.2E Die stelt dat KWS en de Asfaltcentrale tijdens dit plan nog aanwezig zijn. Dat zou m.i. moeten zijn: gedurende de realisatiefase verdwenen zullen zijn. Wat ik daardoor mis is een duiding van de maatregelen die horen bij de situatie dat alleen Nedal nog hinder verzorgt. Kan me voorstellen dat voor de Asfaltcentrale en KWS een randvoorwaardelijke verplichting of beter nog een binnenplans vergunningstelsel wordt opgenomen.

Groeten

5.1.2E

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 27 september 2022 16:13
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E @5.1.2E; 5.1.2E
5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: FW: rekenmodel akoestisch onderzoek industrieterrein Papendorp Noord, Utrecht

5.1.2E 5.1.2E 5.1.2E

Zie hier concept rapport industrielawaai. Ze gaan in de rapportage uit van aanwezigheid Nedal én Asfaltcentrale is dat correct?

Graag zsm jullie op- en aanmerkingen. 5.1.2E en 5.1.2E beoordelen nu zelf ook. Fijn als we 1 reactie kunnen teruggeven aan het bureau wat dit rapport heeft opgesteld

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

ma, di, wo, do



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 27 september 2022 15:57

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: rekenmodel akoestisch onderzoek industrieterrein Papendorp Noord, Utrecht

Hallo 5.1.2E

We hebben zojuist het rapport binnengekregen, dit is echter dus een concept, vanuit geluid hebben wij nog geen beoordeling kunnen doen hiervoor.

Van: 5.1.2E <5.1.2E@cauberg Huygen.nl>

Verzonden: dinsdag 27 september 2022 15:32

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: rekenmodel akoestisch onderzoek industrieterrein Papendorp Noord, Utrecht

LET OP: Deze mail is afkomstig van buiten Gemeente Utrecht. Open links en bijlagen alleen wanneer je de afzender kent en zeker weet dat je de inhoud kunt vertrouwen.

Beste 5.1.2E

Hierbij de rapportage, mocht je vragen hebben laat het dan gerust weten.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E **MBA**

Cauberg Huygen heeft een relatie met onderstaande afzender(s) van berichten. Gebruik het veld 'Verzonden door' om de afzender te selecteren.

	Contactgegevens	Cauberg Huygen B.V.
	Stationsweg 2 8011 CZ Zwolle Tel: +5.1.2E 5.1.2E	Postadres: Hoofdweg 76 3067 GH Rotterdam Tel algemeen: +31 88 5152 505 Mail algemeen: info@cauberg-huygen.nl

Op al onze overeenkomsten (en/of anderszins overeen te komen) zijn de voorwaarden van de wettelijke bescherming van de afzender van toepassing. De DNR2011 is te downloaden via de volgende link

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 8 september 2022 12:56

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@cauberg-huygen.nl>

Onderwerp: rekenmodel akoestisch onderzoek industrieterrein Papendorp Noord, Utrecht

Beste 5.1.2E

Bij deze ontvang je van ons:

Het actuele zonemobiel van papendorp, met daarin:

Ten noorden Nedal,

Ter plaatse van het plangebied woningbouw Doorn Metaalrecycling en diverse bedrijven, deze zijn allemaal in een groep gezet.

Ten zuiden daarvan KWS en de asfaltcentrale (ook in aparte groep genaamd Groenewoud) deze bedrijven gaan in de toekomst verdwijnen maar zullen tijdens dit plan nog aanwezig zijn.

Het 2^e en 3^e model betreft de nieuwe planopvulling moet toetspunten, er is een maximale en minimale invulling gemodelleerd.

Verder heb ik shapes bijgevoegd van het totale gezoneerde terrein en de geluidzone.

Een aantal bedrijven hebben La,max bronnen heb ik gezien, waaronder Nedal, maar niet allemaal.

Het stedenbouwkundig plan is te groot om door te sturen, die verzend ik via wettransfer.

Mocht je verder dus nog vragen hebben, mail of bel gerust.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Duurzame Stad

Stadsplateau 1

dinsdag t/m vrijdag

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



Van: 5.1.2E <5.1.2E@cauberghuygen.nl>

Verzonden: maandag 5 september 2022 14:41

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: offerte akoestisch onderzoek industrieterrein Papendorp Noord, Utrecht

Beste 5.1.2E

Er zijn minder en meer werkzaamheden ik zou de offerte onveranderd laten zijn zoals besproken,

Daarbij is het van belang dat we een stelpost opnemen van € 500,-- mocht het maatregelen onderzoek veel omvattend of lastig worden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

MBA

Advise

Caubergh Huygen levert een bijdrage aan onder meer de Woningbouwopgave, Circulair Leven, Energietransitie, Klimaat en Natuur.

**Contactgegevens**

Stationsweg 2
8011 CZ Zwolle
Tel +5.1.2E

5.1.2E

Cauberg Huygen B.V.

Postadres: Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam
Tel algemeen: +31 88 5152 505
Mail algemeen: info@cauberg-huygen.nl

Op al onze overeenkomsten, tenzij anders overeengekomen, zijn de voorwaarden vanuit de NVK en de recentste DNR2011 van toepassing. De DNR2011 is te downloaden via de volgende [link](#)

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 1 september 2022 19:39

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@cauberg-huygen.nl>

Onderwerp: RE: offerte akoestisch onderzoek industrieterrein Papendorp Noord, Utrecht

Hallo 5.1.2E

Zoals besproken een aantal vragen t.a.v. de offerte. De volgende zaken kunnen eruit/betreft minder werkzaamheden:

- Wat bedoel je met toets aan goede ruimtelijke ordening? Er is toets aan Wgh nodig. Plus LA,max toets (dat is wel 'goede ruimtelijke ordening).
- De nieuwe rekenunten op het plangebied krijg je van ons aangeleverd.

De volgende zaken betreft juist meer werkzaamheden die niet in de offerte staan danwel niet door ons duidelijk genoeg zijn aangegeven:

- Graag een hoofdstuk 'Maatregelen' opnemen, te voorzien is dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Daarmee graag de maatgevende deelbronnen in beeld brengen.
- Plus opnemen en beoordelen geluid van zuidelijke terreindeel (asfaltcentrale). Zie daarvoor onderstaande screendump van het hele industrieterrein: het blauwe geselecteerde deel (2 inrichtingen) bevindt zich dus ten zuiden van het plangebied maar maakt deel uit van het gezoneerde industrieterrein. Zoals vermeld zullen deze bedrijven naar waarschijnlijkheid gaan verdwijnen, maar daar is tijdens dit plan nog geen sprake van.



Tot slot, een kleine tekstuele fout, danwel niet goed vanuit ons gecommuniceerd:

- Plangebied ligt ten westen van Amsterdamrijnkanaal, niet ten oosten.
- Plangebied ligt niet in de zone maar op het gezoneerde industrieterrein. In het bestemmingsplan zal hier een zone worden vastgesteld, of onder de Omgevingswet een aandachtsgebied.

Ik hoor graag wat je nieuwe prijs gaat worden en opleverdatum, na deze reactie zal ik binnen 2 werkdagen je offerte accepteren/afwijzen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Stad
Stadsplateau 1
dinsdag t/m vrijdag

Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Van: 5.1.2E <5.1.2E@cauberg Huygen.nl>

Verzonden: woensdag 31 augustus 2022 10:52

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: offerte akoestisch onderzoek industrieterrein Papendorp Noord, Utrecht

Beste 5.1.2E

Zoals beloofd een offerte ten aanzien van het inzichtelijk maken van de geluidbelasting afkomstig van industrie van een geprojecteerd stedenbouwkundig plan zoals u die aan ons heeft overlegd.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

Afzender

Cauberg Huygen levert een bijdrage aan onder meer de Woningbouwopgave, Circulariteit, Energietransitie, Klimaat en Natuur



Contactgegevens

Stationsweg 2

8011 CZ Zwolle

Tel +5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@cauberg Huygen.nl

Cauberg Huygen B.V.

Postadres:

Hoofdweg 76

3067 GH Rotterdam

Tel algemeen:

+31 88 5152 505

Mail algemeen

info@cauberg Huygen.nl

Op al onze overeenkomsten, tenzij anders overeen te komen, zijn de voorwaarden vanuit de KvK en de recentste DNR2011 van toepassing. De DNR2011 is te downloaden via de volgende [link](#)

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 24 augustus 2022 13:28

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@cauberghuygen.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: offerte akoestisch onderzoek industrieterrein Papendorp Noord, Utrecht

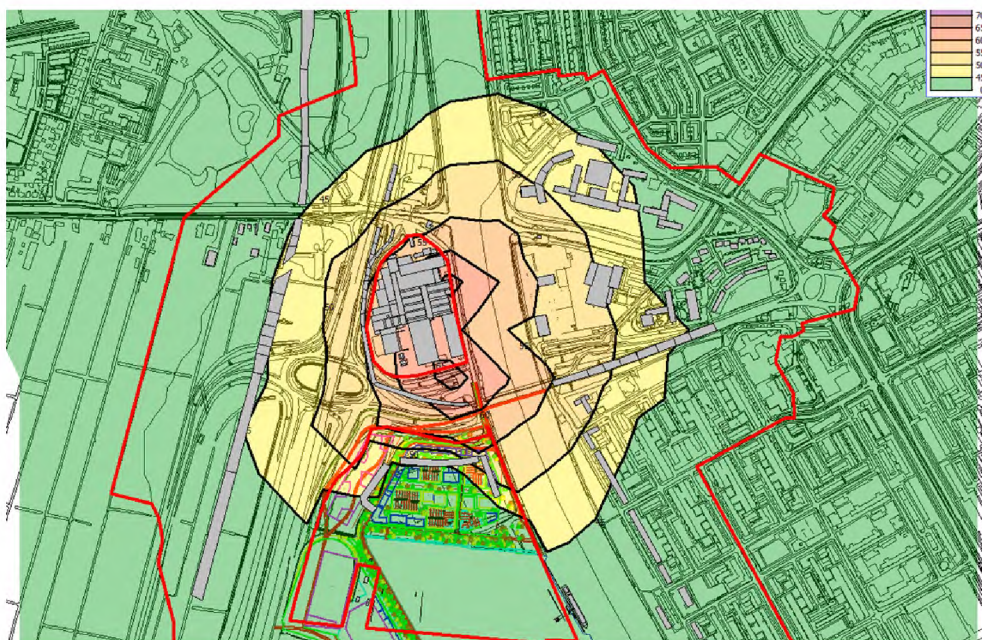
Beste 5.1.2E

Zoals net telefonisch besproken vragen wij je om een offerte uit te brengen voor onderzoek naar het geluid van het gezoneerde industrieterrein Hooggelegen/Papendorp op de gevel van woningen in het bouwplan Papendorp Noord.

Als uitgangspunten voor het onderzoek dienen

- Het door ons verstrekte actuele zonemodel van industrieterrein Hooggelegen/Papendorp, waaruit de geluidbronnen in het plangebied worden verwijderd;
- De gebouwlocaties en -hoogtes volgens het door ons aangeleverd Stedenbouwkundig Plan.
- Toetsing op basis van de Wet geluidhinder.

Op het gezoneerde industrieterrein zit nu ten noorden van de martin luther king laan welke overgaat in de meernbrug het bedrijf Nedal aluminium b.v. Het is de bedoeling dat dit bedrijf als enige onderdeel blijft uitmaken van het gezoneerde industrieterrein. Ten zuiden van de martin luther kinglaan zitten nu nog diverse andere inrichtingen welke deel uitmaken van het gezoneerde terrein, maar gaan verdwijnen en maken plaats voor woningbouw (zie onderstaande geomilieucntour, de rode lijn betreft de zonegrens) en zie ook bijgevoegde afbeelding van het concept stedenbouwkundig plan.



Lukt het om binnen een aantal werkdagen een offerte uit te brengen?

Vervolgens hopen we als deadline uiterlijk vrijdag 16 september de rapportage binnen te hebben.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Duurzame Stad

Stadsplateau 1

dinsdag t/m vrijdag

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 12 Oct 2022 08:58:16 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: status omliggende bedrijven

5.1.2E

De vragen begrijp ik zeker, ook ik heb nagedacht over de noodzaak van een volwaardig geluidsonderzoek en beoordeling, omdat het praktisch gesproken die kant op gaat dat de bedrijven van dit industrieterrein (uitgezonderd Nedal) weg zullen gaan, daar richten zich alle partijen op. Toch is het juist om de wetgeving te volgen hetgeen wil zeggen dat je de uitgaat van de aanwezigheid (en het geluid) van bedrijven zolang die niet zijn wegbestemd (dat moet gebeuren in een ander plan) én verdwenen (vergunning ingetrokken dan wel fysiek verdwenen). PB

PB Dat gaat ook op voor een beoordeling volgens bedrijven en milieuzonering (in dit geval vooral piekgeluiden).
Zo heb ik het ook met het geluidsbureau besproken.

Voor Van Doorn kun je niet een geluidsonderzoek doen en daarbij voorbij zien aan de piekgeluiden van activiteiten zoals metaal storten en (aan de zuidzijde) vrachtwagenbewegingen en handling van materialen, containers e.d.. Juist die geluiden botsen met goede ruimtelijke ordening vanwege de woningen die dichterbij kunnen komen dan nu het geval is. Het zou een geluidhinderlijke situatie kunnen opleveren en het bedrijf in de problemen kunnen brengen.

We hebben denk ik geen tijd om af te wachten tot Van Doorn weg gaat. De oplossing die ik zie is het opnemen van een voorwaardelijke verplichting, zoals dat ook voor de Asfaltcentrale nodig is (die wordt wegbestemd, is nog aanwezig en vergund). Daarmee regel je dat woningen pas kunnen worden gebouwd (vergund) als het geluidsniveau van het bedrijventerrein laag genoeg is (er wordt een grenswaarde vermeld). PB bij de eerste bouwaanvraag wordt er vanzelf aan voldaan omdat de bedrijven zijn vertrokken, daar lopen de ontwikkelaars geen risico mee.

Het maatregelen-deel van het onderzoek is nodig om aan te tonen dat binnen de planperiode, 'zelfs als Van Doorn niet wordt wegbestemd en vertrekt', de woningbouw mogelijk is binnen die grenswaarde. Door het vertrek van Van Doorn zullen ze niet nodig zijn, daar hoeven de ontwikkelaars niet bang voor te zijn. Maar het onderzoek moet wel volledig zijn, dat wordt ook openbaar.

(bij de Asfaltcentrale ligt het denk ik anders, binnen het plan Groenewoud wordt het 'wegbestemd' en is vertrek binnen de planperiode geregeld)

Is dit voldoende antwoord denk je?

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stadsplateau 1

di. wo. do.

Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Van: [redacted] <[redacted]>@utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 11 oktober 2022 09:42
Aan: [redacted] <[redacted]>@utrecht.nl>
CC: [redacted] <[redacted]>@utrecht.nl>
Onderwerp: FW: status omliggende bedrijven

Hoi [redacted]

Zie onderstaande reactie van Aveco (opsteller BP Groenewoud).
Kun jij hierop een reactie geven?

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]

[redacted]
[redacted]
[redacted]@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: [redacted] <[redacted]>@avecodebondt.nl>
Verzonden: dinsdag 11 oktober 2022 09:28
Aan: [redacted] <[redacted]>@utrecht.nl>
CC: [redacted] <[redacted]>@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]>@avecodebondt.nl>
Onderwerp: RE: status omliggende bedrijven

Beste [redacted]

Bedankt voor je reactie! We snappen dat we met de wettelijke geluidzone moeten rekenen, dat is het probleem ook niet. Het gaat meer om:

- Wat te doen als hierdoor overschrijdingen van normen blijken? Moeten we allerlei maatregelen (zoals een scherm langs de noordgrens) om de geluidbelasting te reduceren onderzoeken voor een situatie die zal verdwijnen?
- Wat te doen met bijvoorbeeld de piekbelastingen (die zitten niet in de geluidzone) van de individuele bedrijven? Als we nu naar de akoestische onderzoeken kijken die bij hun milieumeldingen zitten, komen we met overschrijdingen op Groenewoud vanwege bijvoorbeeld rijdende/optrekkende vrachtwagen, containerwissels en het gebruik van heftrucks.

Ik kan me voorstellen dat we voor de wettelijke procedure wel rekening houden met de huidige geluidzone en de benodigde hogere waarden die daar bijhoren. Maar dat we niet verzanden in maatregelenonderzoeken en te gedetailleerde berekeningen van de (piek)bronnen van de individuele bedrijven.

Ik hoor graag wat de uitkomst van jullie overleg is donderdag, alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,



Haak'aant:   

Tevreden over ons werk? Laat dan [hier](#) een review achter!

Met vriendelijke groet, Aveco de Bondt, Gebiedsontwikkeling

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: dinsdag 11 oktober 2022 09:14
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@avecodebondt.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: status omliggende bedrijven

Goedemorgen 5.1.2E

Onderstaande kreeg ik terug van onze planjurist. Donderdag is er een nog een gesprek met geluid over dit punt.

Het 'probleem' zit 'm er in dat de huidige geluidzone van het industrieterrein in de bestemmingsplannen zijn vastgelegd conform de wettelijke opdracht daartoe uit de Wet geluidhinder. Bij wet is bepaald dat de geluidzone alleen aangepast/verwijderd mag worden als de planologische bestemming van het industrieterrein niet meer bestaat, zie Wgh artikel 41 lid 1.

Dat er gerekend moet worden aan de verdwijnende bedrijven Van Doorn en Asfaltcentrale is dus het directe gevolg van de keuze om voor Papendorp en Groenewoud 2 separate bestemmingsplannen te maken ipv 1.

Afdeling 1. Geluidszones		2						
§ 1. Vaststelling, wijziging en opheffing van geluidszones		2						
Artikel 40		137						
Indien bij de vaststelling van een bestemmingsplan aan gronden een zodanige bestemming wordt gegeven dat daardoor een industrieterrein ontstaat, wordt daarbij tevens een rond het betrokken terrein gelegen zone vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.								
Artikel 41		141						
1	Een krachtens artikel 40 vastgestelde zone kan uitsluitend worden gewijzigd of opgeheven bij vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan, met dien verstande dat opheffing alleen kan plaatsvinden wanneer de bestemming van het betrokken terrein zodanig is gewijzigd dat het geen industrieterrein meer is.							
2	Een wijziging van een zone kan er niet toe strekken dat enig gebied waarbinnen met inachtneming van de al verleende omgevingsvergunningen voor activiteiten met betrekking tot een inrichting als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de daaraan verbonden voorschriften een hogere geluidsbelasting, vanwege het industrieterrein, optreedt dan 50 dB(A), ophoudt van de zone deel uit te maken.							
3	Een opheffen zone bestaat voort zolang zich op het terrein een of meer inrichtingen bevinden, behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken.							
4	Onverminderd het eerste lid kan de gemeenteraad bij besluit de begrenzing van een industrieterrein, waarop de vastgestelde zone is gebaseerd, vastleggen.							

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E
 5.1.2E
 5.1.2E @utrecht.nl
www.utrecht.nl
 Gemeente Utrecht
 Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E@avecodebondt.nl>

Verzonden: vrijdag 7 oktober 2022 14:03

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: status omliggende bedrijven

Beste 5.1.2E

In aanvulling op de vraagstelling in mijn mail van 23-08 (zie onderstaand) ben ik even benieuwd naar de stand van zaken 'bedrijven Van Doorn'. Dit in verband met dat wij voor het akoestisch onderzoek Groenewoud van de akoestisch adviseur van de gemeente (in dit geval 5.1.2E) gevraagd worden om in detail rekening te houden met de geluidbelastingen en vergunde situatie van de individuele bedrijven. Dit zorgt ervoor dat we gevraagd worden om maatregelen te beargumenteren en door te rekenen (zoals een geluidsschermbaan tussen plangebied Groenewoud en Papendorp-Noord) voor rekenkundige overschrijding die natuurlijk tijdelijk zijn en al lang niet meer aanwezig zijn als de woningbouw daar in de buurt komt. Als ik het goed begrijp gaan de bedrijven gewoon weg maar verzoekt de heer Van Doorn alleen om iets meer tijd?

In dezelfde lijn kan ik me ook niet voorstellen dat voor Papendorp-Noord berekeningen en geluid- en geurmaatregelen uitgevoerd en/of overwogen worden voor de asfaltcentrale.

Ik ben benieuwd hoe jij hiernaar kijkt. Alvast bedankt voor je reactie en een fijn weekend gewenst!

Met vriendelijke groet,



vreden over ons werk? Laat dan [hier](#) een review achter!

Van: 5.1.2E
Verzonden: dinsdag 23 augustus 2022 12:00
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: status omliggende bedrijven

Bedankt voor je reactie!

Als ze om een verlening van een jaar vragen, mag er daaruit dan opmaken dat ze zich wel neerleggen bij uiteindelijk vertrek en dat het dan ook niet logisch/zinvol is dat wij heel gedetailleerd akoestisch uit gaan reken wat bijvoorbeeld de piekbelasting van het storen van metaal in containers bedraagt? (helemaal aangezien de eerste woningen tpv Groenewoud op het KWS-terrein pas als laatste gerealiseerd zullen worden.....)

Met vriendelijke groet,



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 23 augustus 2022 11:53

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@avecodebondt.nl>

Onderwerp: RE: status omliggende bedrijven

Hoi 5.1.2E

Van Doorn heeft vorige maand een verzoekschrift tot verlenging van een jaar ingediend bij de rechtbank. Zitting van 7 september is verplaatst, datum nog niet vernomen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E@avecodebondt.nl>

Verzonden: dinsdag 23 augustus 2022 10:55

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: RE: status omliggende bedrijven

Beste 5.1.2E

Heb jij voor ons de laatste stand van zaken die je kunt delen over Recycle Bedrijf van Doorn? Voor het akoestisch onderzoek Groenewoud moeten we nu veel uitzoekwerk verrichten naar de bedrijfsvoering van dit bedrijf, terwijl ze (waarschijnlijk) binnenkort weg zijn.

Alvast bedankt voor je reactie!

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E Gebiedsontwikkeling
5.1.2E
5.1.2E @avecodebondt.nl



+31 88 004 82 12
avecodebondt.nl

Haak aan:   

[www.avecodebondt.nl](#)

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>
Verzonden: vrijdag 3 december 2021 15:29
Aan: 5.1.2E <5.1.2E@loostad.nl>
CC: 5.1.2E <5.1.2E@avecodebondt.nl>
Onderwerp: RE: status omliggende bedrijven

Hoi 5.1.2E 5.1.2E

Excuses, ik had eerder een reactie gemaakt maar blijkt dat die niet verstuurd.

1. Recycle bedrijf Van Doorn. Zijn er al afspraken waaruit blijkt dat ze de locatie gaan verlaten? Dan kunnen we dat meenemen namelijk.

Brief heeft brief opzegging huur en aanzegging ontruiming ontvangen, genoemde datum is juni 2022. Bedrijf kan naar rechter stappen.

2. De Bazar. Deze staat momenteel leeg, maar is nog wel bestemd. Is er al duidelijkheid wanneer dit gesloopt gaat worden, dan kunnen we deze ook meenemen al 'niet relevant'.

Start circulaire sloop per maart 2022.

3. En 5.1.2E gaat er 31-12-2021 uit toch?

5.1.2E is uiterlijk 1 maart 2022 uit de woning

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: [redacted] <[redacted]@loostad.nl>

Verzonden: donderdag 11 november 2021 12:18

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@avecodebondt.nl>

Onderwerp: status omliggende bedrijven

Dag [redacted]

We zijn voor het SP alle hoofdstukken aan het actualiseren, waaronder milieu en geluid zonering. Hiervoor is het handig om te weten hoe de procedures en afspraken met de omliggende bedrijven inmiddels zijn.

De vraag is even wat momenteel de concrete status is van:

1. Recycle bedrijf Van Doorn. Zijn er al afspraken waaruit blijkt dat ze de locatie gaan verlaten? Dan kunnen we dat meenemen namelijk.
2. De Bazar. Deze staat momenteel leeg, maar is nog wel bestemd. Is er al duidelijkheid wanneer dit gesloopt gaat worden, dan kunnen we deze ook meenemen al 'niet relevant'.
3. En [redacted] gaat er 31-12-2021 uit toch?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]



Loostad Vastgoedontwikkeling B.V.
Klooygseinddreef 44

Postbus 485 7400 AB Apeldoorn
Tel. 055-368 98 00
www.loostad.nl

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Mon, 18 Nov 2019 15:00:22 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: graag reactie op aangepast SP Groenewoud, uiterlijk 18 november a.s.

5.1,2E

Mijn opmerkingen m.b.t. geluid van bedrijven, over **het Hoofdrapport SP** (mijn opmerkingen zijn over genomen overigens):
-Onderaan pag. 91 is een laatste zin toegevoegd. Om verwarring te voorkomen moet die worden aangevuld met het onderstreepte deel:

Opgemerkt moet worden dat de binnen het plangebied aanwezige bedrijven in de toekomst verplaatst zullen worden en derhalve geen belemmering meer zullen vormen.

Over het **Bijlagenrapport**, onder het kopje Geluidonderzoek:

-Geluidniveaus die zijn weergegeven komen overeen met mijn eigen inschatting/berekening. Toch wil ik graag zien welk 'bronmodel' daarvoor is gebruikt, dat zou ik willen navragen bij de opsteller (ik neem aan Aveco e Bond): heb je voor mij een contactpersoon ?

Vraag aan jou:

In welk vervolgetraject kan nog nadere geluidsonderzoek worden gevraagd ?

Met name de bedrijfssituatie van de Papier/Metaalhandel van Van Doorn vertrouw ik niet zo. In het geluidmodel dat is gebruikt kunnen details van de bedrijfsvoering ontbreken omdat dit voor beoordeling op grote afstanden (zoals tot nu toe het geval is geweest) nooit relevant was. Denk aan het rijden van heftrucks en laden/lossen aan de zuidzijde. Dit kan bij nieuwe woningen 'aan de overkant van de staat' nog wel relevant zijn en wellicht maatregelen nodig maken dan wel aanpassing van het SP. Omdat de kortste afstand tot de woningen in dit SP nog redelijk groot is (40 meter) volstaat denk ik een meer kwalitatieve beschouwing van de actuele situatie: welke activiteiten aan deze zijde, welke geluidniveaus en piekniveaus zijn daarvan te verwachten ?

Ik vind dit wel nodig voordat voor de plannen in deze hoek van het plan verdere stappen worden genomen. Dit kan ik ook voorleggen aan de geluidsadviseur van de ontwikkelaar.
Onderstaand een luchtfoto van de bestaande situaties

Veel dank alvast!

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

T 5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
maandag, dinsdag, donderdag, vrijdag

Postbus 8613
3503 RP Utrecht



Gemeente Utrecht

ansmission of the information contained in this communication nor for any delay in its receipt. Please note that the confidentiality of e-mail communication is not warranted.

From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Thu, 3 Sep 2020 10:35:52 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: Groenewoud en Van Doorn Bazar, je vraag

5.1,2E

Je vraag hoorde in de voice mail, gister had ik vrij.
Nu ik je niet meteen aan de telefoon krijg, eerst een kort antwoord, je kunt me bellen om door te vragen:

Als Van Doorn metaal/papier Recycling en de bazar weg gaan is er voor woningbouwplannen ten zuiden ervan geen geluidsonderzoek meer nodig wat die bedrijven betreft. Wat is er nodig om te voorkomen dat te zware bedrijven terug komen, goede vraag.

Ik moet dan even beter kijken naar de huidige bestemming, maar het is een goed moment om de zwaarte van toelaatbare bedrijvigheid omlaag te brengen met een bestemmingsplan-wijziging. In overleg met Stedenbouw, en mij om te zien wat het dan moet worden.

Wat betreft Nedal:

Dit kan ook het moment zijn om de bestemming 'gezoneerd industrieterrein' van dit terrein af te halen (voor het gebied met bouwplan Groenewoud zal door vertrek van de Asfaltcentrale e.a. bedrijven die bestemming er sowieso af gaan. Dan blijft alleen Nedal als gezoneerd terrein over: daarvoor moet opnieuw een geluidszone te worden vastgesteld. Die wordt aan de zuidzijde van Nedal aanzienlijk kleiner dan de huidige zone, maar zal deels nog wel over de noordzijde van het industrieterrein ten noorden van de Taatsendijk liggen. Dat moet overigens worden afgestemd met Nedal, die moet niet het gevoel krijgen dat ze worden beperkt door een te kleine zone. Woningen in het plan Taats Noord zullen deels nog in die zone komen te liggen, daarover heb ik 5.1,2E al info gestuurd.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Stadsplateau 1
ma.di. do.vr.

Postbus 16200
3500 CE Utrecht



From: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Sent: Tue, 4 May 2021 12:51:55 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Cc: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>; "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: spve Papendorp Noord
Attachments: SPVE tekst 20210419 5.1,2E

5.1,2E

Ook 3 mei heb ik niet gehaald. Ik hoop dat het nog kan worden meegenomen veel wijzigingen zijn het niet:
aan het eind van 5.1 heb ik nog toegevoegd 'langtijd gemiddeld' en deze zin:
*Het maximale momentane geluidniveau LA,max is daar niet hoger dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag, avond en nacht.
Dit zijn aanvaardbare grenswaarden voor geluid van bedrijven.*

Wat de bedoeling is met die schrootbaan zoekt 5.1,2E nog uit bij Nedal.
Die heb ik uiteraard niet in mijn berekeningen en tekst meegenomen.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E

5.1,2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stadsplateau 1

ma.di. do.vr.

Postbus 16200
3500 CE Utrecht



Van: 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>

Verzonden: dinsdag 20 april 2021 15:12

Aan: 5.1,2E 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E
<5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E
5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E
<5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E
<5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E <5.1,2E@utrecht.nl>; 5.1,2E
<5.1,2E@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: spve Papendorp Noord

Urgentie: Hoog

En De word versie. Graag teksten aanpassen in de wordversie, opslaan met je initialen/naam als toevoeging aan document, en dan naar mij graag. Dank!

=====

Beste allen,

Via de link in onderstaande mail de download naar laatste versie. Deze graag goed lezen en reacties uiterlijk 26 april naar ons. De deadline van 19 april aanleveren staf hebben we niet gered. We willen wel graag die van 3 mei halen. Zonder jullie hulp lukt dat niet. Dank vast! Graag kant en klare tekstsuggesties aanleveren, dat werkt het beste. Daarvoor krijgen jullie de word versie van 5.1.2E nog. In de pdf graag alleen inhoudelijke opmerkingen plaatsen (vragen, onduidelijkheden, tegenstrijdigheden etc. Alles wat geen tekst is).

@5.1.2E je zou de word versie nog mailen ook. Dat is voor redactie van teksten stuk eenvoudiger. Graag maandagochtend zsm naar alle collega's. Zonder plaatjes, die staan al in pdf. Dan blijft het mailbaar.

Dank allen!

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E@wissing.nl>

Verzonden: vrijdag 16 april 2021 18:50

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: spve Papendorp Noord

Hoi 5.1.2E

Hierbij op de valreep van het weekend het spve Papendorp Noord. Alles wat ik kon verwerken is verwerkt. Er staan nog een paar puntjes open (oa over wonen, eigendomssituatie, bomen en water). Maar die kom je vanzelf tegen.

5.1.1C

Fijn weekend

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
stedenbouwkundige

ruimtelijke
denkers
wissing



T +31[0]180 61 31 44

M +5.1.2E

www.wissing.nl

Wissing B.V.

Middenbaan 108, 2991 CT Barendrecht
Postbus 37, 2990 AA Barendrecht

Wilt u van actualiteiten op de hoogte blijven?

Volg ons dan via **Linked in**

COLOFON

Projectgroep

Projectmanagement

Opdrachtgever

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

Bestuurlijke besluitvorming

INHOUD

Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Initiatief	6
1.3 Doel	6
1.4 Ligging en begrenzing plangebied	9
Hoofdstuk 2 Bestaande situatie	11
2.1 Eigendomssituatie	11
2.2 Bestemmingsplan	11
2.3 Functies	13
2.4 Ruimtelijk	15
2.5 Verkeer en parkeren	16
2.6 Openbare ruimte	18
Hoofdstuk 3 Uitgangspunten	23
3.1 Algemene uitgangspunten	23
3.1.1 Functies	24
3.1.2 Ruimtelijk	29
3.1.3 Verkeer en Parkeren	30
3.1.4 Openbare ruimte	36
3.2 Deelgebieden	42
3.3 De Taats Noord	43
3.4 Mobiliteitshub XL	52
3.5 Mercat	60
3.6 Groenewoud noord	66
Hoofdstuk 4 Onderbouwing	78
4.1 Beleidskader / ruimtelijk	78
4.2 Functies	82
4.3 Verkeer en parkeren	83
4.4 Openbare ruimte / Groen/ ecologie	85
Hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid	90
5.1 Geluidhinder	90
5.2 Luchtkwaliteit	94
5.3 Externe veiligheid	95
5.4 Bedrijven en milieuzonering	96
5.5 Archeologie en monumenten	96
5.6 Bodemkwaliteit, ondergrond en bodemenergie	99
5.7 Water	101
5.8 Flora en fauna	101
5.9 Stikstofdepositie	103
5.10 Bomen	104
5.11 Kwaliteit van de leefomgeving	105
5.12 Gezondheid	106
5.13 Duurzaamheid	107
5.14 Kabels en leidingen	109
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	110
6.1 Financiële haalbaarheid	110
6.2 Economische uitvoerbaarheid	110
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	110
6.4 Technische uitvoerbaarheid	110
Hoofdstuk 7 Verantwoording proces	112
7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces	112
7.2 Het gevolgde participatieproces	112
Hoofdstuk 8 Vervolgtraject	113
8.1 Planproces	113
Bijlage gemengd wonen complex	114
Bijlage Utrecht Papendorp visie voorzieningen	116

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2030 uit 2016 is gekozen voor het faciliteren van de groei van de stad door inbreiding. In eerste instantie zijn de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier aangewezen als de voornaamste prioritaire verdichtingslocaties. Ook het noordelijk deel van Papendorp wordt daarbij genoemd als potentiële verdichtingslocatie. In eerste instantie is de locatie niet als prioritair aangeduid vanwege de aanwezigheid van de asfaltcentrale. Nu de asfaltcentrale wordt ontmanteld ontstaat naast Groenewoud ook een nieuw perspectief op de ontwikkeling van Papendorp Noord. Inmiddels is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vastgesteld. Daarbij wordt voortgeborduurd op het faciliteren van groei door inbreiding, waarbij Papendorp is aangegeven als een belangrijk stedelijk ontwikkeling rond een HOV-knooppunt met een gebouwde voorziening voor parkeren aan de rand van de stad met een HOV-verbinding met Leidsche Rijn Centrum en USP. Bovendien wordt in de RSU 2040 evenals in het parallel vastgestelde Mobiliteitsplan aangegeven dat op termijn de huidige SUNIJ-lijn een aftakking krijgt naar Papendorp. In de Quick Scan Rijnenburg wordt bovendien aangegeven dat – indien er voor wordt gekozen Rijnenburg als woningbouwlocatie te ontwikkelen – de Light Rail-verbinding vanuit Papendorp zou moeten worden doorgetrokken naar Rijnenburg. Op deze wijze vormt Papendorp een belangrijke schakel in de ontwikkeling van de stad. De opdracht is daarbij om in Papendorp een gemengd woon-werkklimaat te creëren met alle daar bij behorende onderdelen van de zogenoemde barcode.

Utrecht kiest voor een stad die voorop loopt bij het realiseren van gezonde verstedelijking, energieneutraal en circulair, met aandacht voor ontmoeten en bewegen. Een inclusieve stad, bereikbaar voor een breed scala aan doelgroepen.

Bij de ruimtelijke en programmatische invulling van Papendorp Noord wordt met drie elementen een relatie gelegd:

De samenhang met Groenewoud. Beide gebieden zullen samen één geheel vormen. De ontwikkeling van Papendorp Noord is voor een deel randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van Groenewoud (beperken milieuhinder). Het programma van Groenewoud en Papendorp Noord tezamen zal aansluiten bij het Collegeprogramma 2018.

De samenhang met Papendorp. In de opzet van Papendorp vormt de oorspronkelijke kantoorlocatie De Taats Noord de ruggengraat van het gebied. Dit uitgangspunt wordt meegenomen bij de ruimtelijke opzet van het plangebied. Bovendien wordt een deel van het kantorenprogramma binnen het plangebied gehandhaafd.

De positie van Papendorp Noord binnen Utrecht Zuidwest. Doordat Papendorp Noord middels een vrij liggende, in de toekomst gedeeltelijk te vertrammen busbaan rechtstreeks is verbonden met Kanaleneiland, de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier/Stationsgebied en bovendien gelegen is aan een afslag van de A2 zien we samenhangende kansen die zich voordoen met betrekking tot beheersing van de mobiliteit in de stad. Bovendien zien we kansen om hierbij een combinatie te maken met innovaties op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid.

Hiermee kan Papendorp Noord worden gezien als een vier samenhangende gebieden: Groenewoud Noord – als een 5e buurt van Groenewoud, De Taats Noord – als een meer gemengde voortzetting van de ruggengraat van Papendorp, de Mobiliteitshub XL - innovatief en duurzaam knooppunt in het “Wiel met Spaken” en Mercat - een bedrijvendeel dat een buffer vormt tussen het wonen en de snelweg.

1.2 INITIATIEF

Het project beoogt de ontwikkeling van Papendorp Noord tot locatie voor de bouw van ca. 1600 woningen, 75.000 m² kantoorvloeroppervlak, ca. 7.000 m² bedrijfsterrein en een nader te bepalen metrage (semi)commerciële voorzieningen en/of leisure. Een deel van het gebied (De Taats Noord) is momenteel bestemd voor voornoemde kantoorontwikkeling, terwijl elders in het plangebied (tijdelijk) enkele bedrijven zijn gevestigd (Recyclingbedrijf Van Doorn, aannemer Van Dongen en tot voor kort de Utrechtse Bazaar,) en tot enkele jaren geleden ruimte is gereserveerd voor de realisatie van een Transferium.

De visie op de ontwikkeling van het plangebied is herzien. Tot voor kort was woningbouw in Papendorp Noord niet mogelijk vanwege de aanwezigheid van de Asfaltcentrale Utrecht in het naastgelegen plangebied Groenewoud. Nu de activiteiten van de asfaltcentrale worden gestaakt, ontstaat ook voor Papendorp Noord een ander ontwikkelperspectief.

Naast het toevoegen van woningbouw biedt het plangebied uitstekende mogelijkheden om parkeren op afstand te realiseren ten behoeve van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Dit is een gevolg van de combinatie van een afrit van de A2 met een openbaar vervoershalte op de HOV-zuidradiaal. Deze vrij liggende busbaan maakt een snelle verbinding mogelijk tussen Papendorp en de grote verdichtingslocaties in Utrecht Zuidwest. Ook Jaarbeursbezoekers kunnen hiervan profiteren. Daarnaast blijft het een prima locatie voor het doorontwikkelen van werkgelegenheid waarbij de mogelijkheid ontstaat om een modern gemengd stedelijk gebied te creëren.

1.3 DOEL

In dit SPvE worden de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden en ambities beschreven waaraan de ontwikkeling Papendorp Noord moet voldoen. Omdat de ontwikkeling niet past in het vigerende bestemmingsplan, zal een nieuw bestemmingsplan opgesteld gaan worden. Dit SPvE is tevens bedoeld als basis voor het bestemmingsplan. Tevens is dit SPvE de basis voor de op te stellen tender documenten voor de ontwikkeling en het nog op te stellen stedenbouwkundig plan voor Groenewoud Noord.

Gezond stedelijk leven

Utrecht is een van de meest aantrekkelijke steden van Nederland. De aantrekkingskracht van onze stad zorgt onvermijdelijk voor een flinke groei van het aantal inwoners. Naar verwachting zal Utrecht groeien van 350.000 in 2018 naar bijna 455.000 inwoners in 2040. In Utrecht wordt deze groei ingezet als een kans om op alle fronten een nog completere stad te worden. De stad zet gezond stedelijk leven voor iedereen centraal.

De ontwikkeling Papendorp Noord levert een bijdrage aan de opgave voor de toekomst van de stad, zoals aangegeven in de RSU 2040. De belangrijkste opgave is het omvormen van een monofunctioneel werkgebied naar een gemengd stadsdeel door het toevoegen van woningen en voorzieningen. Daarbij willen we dat verdichten en vergroenen hand in hand gaan met een woningbouwprogramma voor een diversiteit aan doelgroepen: woningmarkt in balans.. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn:

- een gedifferentieerd stedelijk milieu
- een gezonde leefomgeving
- duurzaamheid als vertrekpunt
- vergroening centraal bij het ontwerp van de openbare ruimte

Deze punten worden in paragraaf 3.1 verder toegelicht.

Een specifiek element daarbij is de realisatie van de Mobiliteitshub Papendorp als onderdeel van een systeem van Parkeren op Afstand. Deze Mobiliteitshub maakt het mogelijk om in de grote ontwikkelgebieden in het zuidwestelijk deel van de stad een beperkt areaal aan parkeervoorzieningen te realiseren en daarmee de woningbouwproductie in die gebieden te optimaliseren in combinatie met een autovrije openbare ruimte.

Het programma van eisen is een opmaat voor het op te stellen Stedenbouwkundig Plan. Op basis van het stedenbouwkundig plan kunnen de gronden dan ontwikkeld worden door middel van nader te bepalen uitgifte strategie. In overleg met opdrachtgever kan besloten worden om voor delen van het plangebied de uitgifte te starten op basis van het stedenbouwkundig programma van eisen.

De ontwikkeling Papendorp Noord levert een bijdrage aan de opgave voor de toekomst van de stad.

- Verdichten en vergroenen in balans
- Woningmarkt in balans
- Duurzame mobiliteit
- Duurzame energie
- Gezondheid, veerkracht en gelijke kansen
- Zorg dichtbij en op maat
- Werk voor iedereen
- Digitale stad

Deze punten worden in paragraaf 3.1 verder toegelicht.

Het programma van eisen is een opmaat voor het op te stellen Stedenbouwkundig Plan. Op basis van het stedenbouwkundig plan kunnen de gronden dan ontwikkeld worden door middel van nader te bepalen uitgifte strategie. In overleg met opdrachtgever kan besloten worden om voor delen van het plangebied de uitgifte te kunnen starten op basis van het stedenbouwkundig programma van eisen.

1.4 LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED

Het projectgebied Papendorp Noord ligt in de polder Papendorp. Het gebied bestaat uit vier delen: de Taats Noord, de Mobiliteitshub XL, Groenewoud Noord en Mercat.

In het noorden wordt het gebied begrensd door de bovenzijde van het talud aan de Dominee Martin Luther Kinglaan.

De kanaaloever van het Amsterdam-Rijnkanaal vormt samen met het te ontwikkelen gebied Groenewoud de oostgrens. De Orteliusslaan, de perceelgrens van Creative Valley, de Marinus van Tyruslaan en de bovenzijde van het talud van de A2 vormen de westgrens. Aan de zuidzijde wordt het projectgebied begrensd door de Bevrijdingslaan (Taatsenplein).

Ten opzichte van de startnotitie Groenewoud wordt de oostgrens aangepast, doordat de Mercatorlaan in noordelijke richting wordt doorgetrokken tot de Taatsendijk.

HOOFDSTUK 2 BESTAANDE SITUATIE

Voor Papendorp is in al 2001 een stedenbouwkundig plan gemaakt. De planstructuur bestaat uit een centrale zone, de Taats, met een glooiend landschap er omheen. Bijzonder is de combinatie van de kantoorvilla's dichtbij het kanaal met de volkstuinen en de sportterreinen. Wandelen in de lunchpauze voelt daardoor niet als verblijven in een kantorengedebiet. Het kantorenpark Papendorp heeft in 2009 de Rietveldprijs gewonnen. Het kantorenpark is nog in ontwikkeling. Papendorp is nog lang niet af.

2.1 EIGENDOMSSITUATIE

Hier aangeven wat de huidige kadastrale gegevens zijn (eigendomsgegevens naar type eigenaar: particulier, corporatie, ontwikkelaar) en wat het feitelijk gebruik is van de gronden.

Pm

2.2 BESTEMMINGSPLAN

In het plangebied Papendorp Noord gelden 4 bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan Nedal KWS (2016-07-07)

Bestemmingsplan Papendorp (2013-03-27)

Bestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid (2011-07-28)

Bestemmingsplan A2 Hogeweide-Oudenrijn (2008-08-12)

De beoogde nieuwe ontwikkeling met wonen, bedrijven, kantoren en een mobiliteitshub XL (parkeren en voorzieningen) passen niet in deze bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan Nedal KWS (2016-07-07)

Binnen het plangebied gelden in hoofdzaak de bestemmingen Agrarisch, specifieke vorm van bedrijventerrein (asfaltcentrale en aluminiumfabriek, waardoor dit terrein een gezoneerd industrieterrein Wet geluidhinder is), groen en verkeer. De ontwikkeling past niet binnen de bestemming en bouwregels

In het bestemmingsplan Nedal KWS is ook een geluidszone opgenomen voor het industrieterrein Papendorp, waar o.a. de bedrijven Asfaltcentrale Utrecht en Nedal Aluminium B.V. zijn gelegen. De bestemming wonen is binnen deze zone niet mogelijk zolang de milieuvergunning van de Asfaltcentrale van kracht is. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de milieuaspecten, waaronder het geluid van Nedal.

Bestemmingsplan Papendorp (2013-03-27)

Het plangebied Papendorp Noord valt deels binnen het in het bestemmingsplan Papendorp opgenomen geluidszone van het gezoneerde industrieterrein Papendorp. Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan deels een kantoorbestemming, deels bestemming "verkeersdoeleinden" en deels een bedrijfsbestemming. De beoogde woonfunctie in de Taats hier past niet binnen dit bestemmingsplan. De bestemming wonen is binnen de zone niet mogelijk zolang de milieuvergunning van de Asfaltcentrale van kracht is.

Bestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid (2011-07-28)

Dit bestemmingsplan maakt een Park and Ride 'Hooggelegen' (P+R) mogelijk aan de zuidwestkant langs de rijksweg A2. Tevens is een verkeersbestemming geregeld ten behoeve van de extra afrit vanaf de rijksweg A2 (afrit 8A). Ook heeft dit bestemmingsplan de weg vrij gemaakt voor het tijdelijk gebruik van enkele hallen binnen het plangebied ten noorden van de Taatsendijk voor bedrijfsactiviteiten (maximaal categorie 3.1) met dien verstande dat detailhandel uitsluitend is toegestaan op zaterdag, zondag en op feestdagen. Dit betreft de Utrechtse Bazaar en Recyclingbedrijf Van Doorn.

Ook in dit plan is een geluidszone opgenomen voor het industrieterrein Papendorp [opgenomen.] waar de bestemming wonen niet mogelijk is zolang de milieuvergunning van de Asfaltcentrale van kracht is.

2.3 FUNCTIES

Het plangebied is op verschillende manieren in gebruik. Grote delen van het plangebied, met name in Taats Noord en MobiliteitshubXL liggen momenteel braak. Het pand VVAA is in de Taats het enige gerealiseerde kantoorpand. Verder zijn er in Groenewoud Noord bedrijfshallen waarin Recyclingbedrijf Van Doorn, Utrechtse Bazaar, aannemer Van Dongen zijn gevestigd. Rondom deze hallen is veel ruimte in gebruik voor parkeren ten behoeve van deze bedrijven.

2.4 RUIMTELIJK

Masterplan Leidsche Rijn

In het Masterplan Leidsche Rijn (gemeenteraad, juli 1995) is het gebied aangegeven als woningbouwlocatie. De aanwezigheid van een asfaltcentrale heeft tot op heden de realisatie van de in het Masterplan aangegeven bestemming belemmerd. Nu de werkzaamheden van de centrale worden beëindigd ontstaat de mogelijkheid om alsnog de gewenste bestemming te realiseren.

Stedenbouwkundig plan Papendorp Noord

In het Stedenbouwkundig Plan dat in 2001 is vastgesteld is al wel de mogelijkheid opgenomen om in het oostelijk deel van de Taats Noord een woningbouwprogramma te realiseren, één en ander afhankelijk van de geluidsbelasting op de gevels en de aanwezige hindercontouren. Het zuidelijk deel van Papendorp is grotendeels gerealiseerd. Het grootste deel van het nog te ontwikkelen programma bevindt zich in De Taats Noord dat onderdeel uitmaakt van het plangebied. In de eerdere stedenbouwkundige plannen voor Papendorp Noord en Zuid is De Taats aangemerkt als ruggengraat voor het plan, uitgewerkt in een solitair superblok met daaromheen solitaire gebouwen in het groen, ook in het achtergelegen bedrijvenpark Nieuwerijn. Uitgangspunt is dat het plangebied wordt aangesloten op de reeds aanwezige waterhuishouding en de ontsluitingsstructuur van de Mercatorlaan en Orteliuslaan en dat geparkeerde auto's zoveel mogelijk uit beeld worden gehouden ten gunste van de groene omgeving. Rond het Taatsenplein is een aantal voorzieningen (retail, leisure en mogelijk sport) een hotel (reeds in ontwikkeling), kantoren en woningen voorzien.

Structuur

De ruimtelijke structuur verschilt per plandeel. In Groenewoud Noord is het landschappelijk verkavelingspatroon van de polder Papendorp bepalend. De slagen lopen in oost-west richting en stonden haaks op de Taatsendijk en Galekopperdijk. Het Amsterdam-Rijnkanaal loopt schuin door dit verkavelingspatroon.

In de plandelen Mobiliteitshub XL en Taats Noord is dit landschappelijk verkavelingspatroon niet meer aanwezig in de ondergrond, maar zijn de contouren van het stedenbouwkundig plan Papendorp Noord bepalend. De Taats is daarin de ruggengraat van heel papendorp. Hoewel er in Taats Noord nog nauwelijks bebouwing is gerealiseerd is de structuur van De Taats herkenbaar door de lange lijnen Orteliuslaan en Mercatorlaan.

2.5 VERKEER EN PARKEREN

Langzaam Verkeer

De belangrijkste huidige routes voor langzaam verkeer zijn de doorfietsroute langs het Amsterdam Rijn Kanaal en de routes voor zowel fietsers als voetgangers langs de Mercatorlaan en de Orteliuslaan.

De doorfietsroute over de Groenewoudsdijk is onderdeel van de verbinding tussen Nieuwegein en Maarssen. Vanaf deze route is er een aansluiting met de Prins Clausbrug en de De Meernbrug (via de Ds Abernathylaan of via een trap omhoog) en daarmee met het Kanaleneiland en het centrum van Utrecht. Voor het overige wordt het gebied voor de fiets ontsloten op de Mercatorlaan en de Orteliuslaan. Deze zorgen voor een goede verbinding met Papendorp en met Leidsche Rijn.

Openbaar vervoer

Door Papendorp loopt een vrijliggende busbaan. Deze busbaan is gedimensioneerd op een tram. De busroute is onderdeel van de HOV-zuidradiaal en verbindt Papendorp Noord met station Vleuten (via De Meern) en Utrecht Centraal (via Kanaleneiland). De Orteliuslaan maakt ook onderdeel uit van de Westtangent, een busverbinding tussen Nieuwegein, via Station Leidsche Rijn en Maarssen. Op het Taatsenplein ligt de centrale bushalte van Papendorp. Daarnaast zijn er bushaltes aan de Orteliuslaan.

Auto

Afgezien van de hoofdwegen Mercatorlaan, Orteliuslaan het Taatsenplein zijn de wegen in het plangebied een 30 km/uur gebied. Het gebied is goed ontsloten vanaf de snelweg. Via de afslag 8a Papendorp en de Stadsbaan Leidsche Rijn / Marinus van Tyrusviaducten is de locatie vanaf de A2 bereikbaar. Via deze afslag kan je alleen het gebied in en niet uit. Via de Afslag Nieuwegein is de locatie vanaf de A12 goed bereikbaar.

De Taatsenplein / Bevrijdingslaan / Churchillaan verzorgt de verbinding met het centrum van Utrecht.

Parkeren

In heel Papendorp wordt op eigen terrein geparkeerd, zowel voor de auto als fiets. Er zijn geen openbare parkeerplaatsen. In de woonwijk Groenewoud zal een betaald parkeergebied worden, om de hoge parkeerdruk in Papendorp niet ten koste van het bewoners- en bezoekersparkeren in Groenewoud te laten zijn. Prijsstelling van het betaald parkeren wordt zo dat het aantrekkelijke wordt om in de Mobiliteitshub te parkeren. Aan de voet van de Prins Clausbrug was een P&R terrein, deze is vanwege de ontwikkeling van Groenewoud verplaatst naar een tijdelijke locatie in De Taats Noord.

2.6 OPENBARE RUIMTE

Verkeersgebied

Orteliuslaan

De Orteliuslaan omzoomt de Taats aan de westzijde. Het is een brede laan met gescheiden rijbanen, met een busbaan in twee richtingen en een watergang tussen de rijbanen voor autoverkeer. Aan weerszijden liggen tweerichtingsverkeer fietspaden en trottoirs. De verschillende onderdelen worden van elkaar gescheiden door groenstroken, waarin bomen staan. Zo ontstaat een brede laan met een vierdubbele bomenrij en een watergang met groene taluds in het midden.

Mercatorlaan

Ook de Mercatorlaan begrenst de Taats, maar dan aan de oostzijde. Ook dit is een brede laan met gescheiden rijbanen, maar de watergang en busbaan die de Orteliuslaan ook heeft, ontbreken hier. Wel zijn er aan weerszijden tweerichtingsverkeer fietspaden en trottoirs. Tussen fietspad en rijbaan en tussen de twee rijbanen onderling liggen groenstroken waarin ruimte is voor vier bomenrijen. Het profiel is vrij breed en groen opgezet.

Taatsendijk

Waar de Orteliuslaan en Mercatorlaan een formele opzet hebben, doet de Taatsendijk veel landelijker aan. Het profiel bestaat uit een eenvoudige tweerichtingsverkeer rijbaan met fietssuggestiestroken aan beide kanten. Langs de rijbaan zijn soms groenstroken te vinden (op plekken met veel volwassen groen), op andere plekken beginnen meteen privé-terreinen.

Verblijfsgebied

Doorsteek door de Taats

In de Taats zijn er verschillende doorsteken die, voor voetgangers, de Orteliuslaan en de Mercatorlaan aan elkaar verbinden. Deze doorsteken zijn ingericht als verblijfsruimten en ingericht met een wandelpad, groen en water. Ook zijn er op verschillende plekken verblijfsmogelijkheden, zoals bankjes.

Groen:

Taluds langs de A2 en Dominee Martin Luther Kinglaan

Het plangebied grenst aan de A2 en de Dominee Martin Luther Kinglaan. Beide spelen een belangrijke rol voor de doorstroming in het verkeer aan de westkant van Utrecht. Langs beide wegen liggen taluds. Bij de A2 gaat dit om een geluidswal, die het wegverkeerslawaai tegengaat. Aan de Dominee Martin Luther Kinglaan gaat het om een talud naar de brug over het ARK. De taluds zijn op dit moment groen ingericht met grassen en kruiden en her en der staan heesters en bomen.

Dijkzone ARK

Langs het ARK liggen smalle groenstroken met een rustige weg erlangs. Op veel plekken staan ook volwassen bomen, zoals ter hoogte van de Utrechtse Bazaar, maar deze staan aan de westzijde van de weg.

Taatsendijk

Met name aan de zuidzijde van de Taatsendijk ligt een brede groenstrook. Hier staat veel opgaand groen in de vorm van heesters en bomen. Het is volwassen groen. Het geheel maakt een wat ondoordringbare indruk, maar het groen is volwassen.

Bomen

De bomen in het plangebied staan langs de Orteliuslaan en Mercatorlaan, langs de Taatsendijk en langs het Amsterdam Rijnkanaal.

[PM bomenkaart gemeente](#)

Langs de Orteliuslaan en Mercatorlaan

Langs de taatsendijk

Langs het Amsterdam Rijnkanaal

Water

Huidig watersysteem

Het watersysteem is onderdeel van het watersysteem van Papendorp. De waterloop van de Orteliuslaan is via de doorsteken door de Taats verbonden met het watersysteem van Groenewoud. Aan de voet van de taluds langs de A2 en Dominee Martin Luther Kinglaan liggen waterlopen die het water vanaf de taluds opvangen. Deze staan op zichzelf en zijn niet verbonden met het watersysteem van Groenewoud en de Taats

Kabels en leidingen

In Papendorp loopt een kabel en leidingentracé waar veel verschillende kabels en leidingen liggen. Deze loopt ter plaatse van de Taatsendijk en langs de Orteliuslaan. Ter plaatse van de knik in de Taatsendijk moet een persleiding vanuit de woningbouwlocatie Rijnvliet op het leidingensysteem worden aangesloten.

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

Papendorp Noord vormt een passtuk in Papendorp. Een goede relatie met en aansluiting op de aangrenzende gebied is daarbij het uitgangspunt. Het is de verbindig tussen de verschillende onderdelen.

Het plangebied vormt samen met Groenewoud één woongebied. Tevens vormt het plangebied de overgang tussen Groenewoud en het kantorenpark Papendorp. De uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan voor Papendorp zijn dan ook van belang voor Papendorp Noord en dienen te worden vertaald naar de functies in Papendorp Noord in het algemeen en De Taats Noord specifiek. Dit zorgt voor de aansluiting tussen deze gebieden.

Tevens maakt de Mobiliteitshub XL in het plangebied dat de locatie een rol speelt in de mobiliteit van de stad. Verbinding met de stad zijn daarbij van belang.

Hiermee kan Papendorp Noord worden gezien als een drietal samenhangende gebieden: Groenewoud Noord – als een buurt van Groenewoud, De Taats Noord – als een voortzetting van de ruggengraat van Papendorp en de Mobiliteitshub als belangrijk mobiliteitsknooppunt in Papendorp en Utrecht zuidwest.

3.1.1 FUNCTIES

In Papendorp Noord wordt uitgegaan van de volgende functies:

Functies	Omvang
Woningen	ca. 2000 woningen
Kantoren	circa. 101.600 m2 bvo*
Bedrijven	ca. 7.000 m2
Gemengd programma (detailhandel, horeca en dienstverlening)	max. 1.000m2 + hotel met 200 kamers
Voorzieningen (detailhandel, horeca en diensten in de Mobiliteitshub XL	3.500m2
Parkeren op afstand (Mobiliteitshub XL)	2.000 plaatsen+1.000 plaatsen fase 2

*) het programma voor de kantoren is tot 2030 maximaal 75.000 m² bvo toegestaan. Hierna worden nieuwe afspraken gemaakt met de provincie. In het voorkeursmodel is ruimte voor circa 101.600 m² bvo, waarvan 37.350 m² bvo in het gedeelte waar de 2e fase van de Mobiliteitshub XL is voorzien. Hiervan is de ontwikkeling voorzien na 2030.

Wonen

Wonen	%	aantal (ca.)
Dure koop (vanaf € 330.000,-)	28	560
Middensegment koop (tot € 330.000,-)	11	220
Middeldure huur	21	420
Sociaal (incl. 250 wo Gemengd wonen complex)	40	800

Wonen	%	aantal (ca.)
Totaal	100	2.000

Uitgangspunten segmenten:

De bron van deze getallen is het woonbeleid van de gemeente Utrecht. Het woonbeleid prevaleert boven dit SPvE.

Sociaal (geen gemengd wonen complex)

Kernvoorraad (70% van het programma sociaal)

voor de kernvoorraad gelden geen vastgestelde oppervlakten (dit is afhankelijk van de doelgroep), echter wensen we voor 1 of 2 persoonshuishoudens op een oppervlak van minimaal 40 m² met een huurprijs van maximaal €619,01 (prijsspeil 2020) voor de kernvoorraad wensen we voor huishoudens van 3 personen of meer op een oppervlak van minimaal 50 m² met een huurprijs van maximaal €663,40 (prijsspeil 2020)

Secundair sociaal (30% van het programma sociaal)

Voor het secundaire deel hanteren we een oppervlak van minimaal 50 m² met een huurprijs tussen de €663,40 (prijsspeil 2020) en liberalisatiegrens (€737,14 op 1-1-2020).

Middencategorie

Middenhuur

In het middenhuursegment is de maximale huurprijs gekoppeld aan een gebruikersoppervlak (GBO), van minimaal 50 m² bij een kale huur vanaf de liberalisatiegrens (€737,14 op 1-1-2020) tot minimaal 80 m² GBO bij een kale huur van €991,55 euro per maand (prijsspeil 2020).

Betaalbare koop:

prijsspeil 2020: €315.392 inclusief energiebesparende maatregelen. Oppervlakte afhankelijk van marktwerking.

Kwaliteit

Voor de kleinere sociale huurwoningen zetten we in op hoogwaardige gedeelde buitenruimtes waar ontmoeting wordt gefaciliteerd. Bij grotere sociale huurwoningen (vanaf 50 m², waar huurders voor langere tijd zullen zitten, zetten we naast een bereikbare hoogwaardige gedeelde buitenruimte, in op een privé buitenruimte in de vorm van een balkon/tuin. Ditzelfde principe geldt voor de middenhuurwoningen.

Gemengd wonen complex

Papendorp Noord is de locatie waar een gemengd wonen complex komt. Voorbeelden van concepten van een gemengd wonen complex zijn onder andere Place 2BU, Change=, SayHaey, Friends Wonen, NEZZT, beterBASISHuis en Space-S Hieronder worden de doelstelling en ambitie gegeven. De belangrijkste kaders zijn opgenomen als bijlage

Doelstelling en ambitie gemengd wonen-complex

Een woongebouw realiseren die het vormen van een gemengde woongemeenschap faciliteert. In deze woongemeenschap woont iedereen in zijn of haar zelfstandige woning, is er een gemeenschappelijke huiskamer en/of tuin en worden activiteiten georganiseerd door en voor de bewoners. Door deze fysieke en sociale uitgangspunten wordt zelfstandig wonen mogelijk maakt voor mensen die voorheen woonachtig waren in maatschappelijke opvang en beschermd wonen. Kern is dat bewoners uit dit complex echt iets kunnen bijdragen en betekenen voor de buurt. Het gaat om het faciliteren van de opbouw van een lokale gemeenschap, die trots is op de buurt en kwetsbare bewoners die een 'zachte landing' in de maatschappij kunnen ervaren: integratie op buurtniveau. Het gaat om het denken in gemeenschapscircles: de bewoners van de gang, van het wooncomplex, uit de buurt. Op deze wijze kunnen kwetsbare doelgroepen met zorg en ondersteuning onderdeel zijn van de maatschappij en groeien in zelfstandigheid en bijdragen. Dit sluit aan bij de ambitie van Utrecht om te bouwen aan de inclusieve stad: waar je je welkom kunt voelen en op een laagdrempelige manier onderdeel kunt zijn van de samenleving.

Kantoren

Papendorp Noord is ruimte voor maximaal 75.000 m² kantoren tot 2030. Voor het programma na 2030 moeten nog afspraken gemaakt worden met de provincie. Er is ruimte voor circa 101.600 m² bvo kantoren. Naast de kantoren aan het Taatsenplein en rond de afslag 8a Papendorp is er in de plinten van de bouwblokken aan de Orteliuslaan en Mercatorlaan en de Verlengde Mercatorlaan ruimte voor kantoren (circa 10.000 m²). Deze plinten kunnen ook voorzieningen en (entreeruimten van de) woningen bevatten. Het kantorenprogramma van 75.000 m² bvo past binnen de kaders zoals door de Provincie vastgelegd in het "Inpassingsplan Kantoren" en binnen de kaders van de grondexploitatie Leidsche Rijn.

Voor de invulling van de Taats Noord is vooral de te volgen ontwikkelstrategie van belang. Twee elementen zijn daarbij bepalend:

de marktsituatie (hoeveel behoefte is er aan de realisatie van grote kantorenvolumes) en de combinatie met wonen op de verschillende plots.

Het programma aan kantoren sluit aan op het kantorenpark Papendorp. De oriëntatie van de beoogde doelgroepen voor heel Papendorp is (inter)nationaal en bovenregionaal. Papendorp bedient nadrukkelijk het hoogste segment van de Utrechtse kantorenmarkt en biedt ruimte aan middelgrote en grotere kantoren. De doelgroepen voor Papendorp Noord zijn:

ICT-dienstverlening

(hard- en software ontwikkeling, ICT-technologie, advisering, ondersteuning, ICT-opleiding / training, communicatie-technologie, groothandel ICT, kennisintensieve producten)

Creatieve kantoor-/bedrijfsactiviteiten

(uitgeverijen, communicatie-, ontwerp-, reclamebureaus, architectenbureaus, multimedia, persbureaus en nieuwsbureaus)

Kennisintensieve zakelijke dienstverlening

(accountancy, consultancy, rechtskundige diensten, ingenieursbureaus, research en wetenschappelijke instellingen)

Financiële dienstverlening

(banken, verzekeraars, vermogensbeheerders)

De plint van de kantoren biedt de mogelijkheid voor commerciële functies.

Tevens biedt de plint en de andere lagen de mogelijkheid coworking en flexwerk concepten.

Bedrijven

In het noordelijk deel van Papendorp Noord is langs de strook van de A2 ruimte voor 7.000 m² kleinschalige bedrijvigheid met een openbaar toegankelijk Taludpark. De bedrijvigheid mag geen belemmering vormen voor de woningbouw in Papendorp Noord (maximaal categorie 3.2).

Gemengd programma

Door transformatie van Papendorp van monofunctioneel kantoor- en bedrijfsgebied naar een gebied waar ook gewoond wordt is er behoefte aan het toevoegen van voorzieningen om de levendigheid te vergroten. Voor de omvang, de locatie(s) en de vormgeving van de commerciële publieksvoorzieningen in Papendorp Noord is een visie opgesteld (bijlage: Utrecht Papendorp visie voorzieningen).

In eerste instantie moeten de voorzieningen een aantrekkelijke woonomgeving voor de (toekomstige) bewoners bewerkstelligen. Zij zijn de belangrijkste doelgroep voor de voorzieningen (meeste omzet en meest frequent bezoek). De Mobiliteitshub zorgt voor een extra doelgroep in het gebied, de gebruikers van de hub.

De plekken voor voorzieningen zijn bij het Hallenplein (in de Mobiliteitshub XL), bij het Taatsenplein..

Daarnaast is er in de plinten van De Taats en in mindere mate de plint van de Wand in Groenewoud Noord ruimte voor een gemengd programma. Hier kan gedacht worden aan kleinschalige kantoren, horeca, voorzieningen en ook gemeenschappelijke voorzieningen / ruimtes voor wonen.

Van belang is dat er in Papendorp ook ruimte is voor social returnprogramma en loopbaanbegeleiding, onderwijsbegeleiding, vrijwilligerswerk, leerwerkbegeleiding in sectoren als supermarkt, horeca, sport en groenonderhoud.

SECTOR	FUNCTIE	MAXIMAAL PROGRAMMA (M ² WVO)	LOCATIE	UITWERKING
Detailhandel	Supermarkten	1.200 m ²	Mobiliteitshub XL	1 reguliere supermarkt
	Overig dagelijks	150-250 m ²	Mobiliteitshub XL	Een bakker (blurring concept), e aangevuld met nog 1 tot 2 vers
	Niet-dagelijks frequent	0-100 m ²	Mobiliteitshub XL	Mogelijk een bloemist, aangevul kantoor/boekhandel en/of huisho artikelenwinkel
	Niet-dagelijks specifiek	0-50 m ²	Mobiliteitshub XL	Bij de fietsenmaker klein verkoo

Horeca	Horeca (exclusief hotel)	Totaal 850-1.000 m ² : • 250-300 m ² • 250-300 m ² • 100 m ² • 250-300 m ²	• Taatsenplein • Hallenplein • Mobiliteitshub XL • Verspreid over Papendorp	Diverse horecagelegenheden (o met een verschillende maatvoer
Diensten en services	Diensten (wijk)	Totaal 100-250 m ² : • 0-100 m ² • 100-150 m ²	• Hallenplein • Mobiliteitshub XL	2 - 4 vestigingen, o.a. kapper en
	Services (Hub)	circa 150 m ²	Mobiliteitshub XL	Fietsenmaker, pakketservice en
Vrije tijd	Sport	Totaal 300-450 m ² • 0-100 m ² • 300-350 m ²	• Taatsenplein • Mobiliteitshub XL	Sportvoorzieningen / diverse sp minimaal 1 wat grotere bij de hu
Totaal commercieel		2.750-3.450 m ²		

programma uit 'Utrecht Papendorp visie voorzieningen' van Bureau Stedelijke planning, d.d. 4 sept. 2020

Parkeren op afstand

Onderdeel van het Papendorp Noord is de Mobiliteitshub XL.

Onder een Mobiliteitshub XL wordt verstaan: Een locatie waar de overstap tussen verschillende vervoermiddelen wordt gefaciliteerd, zoals de privéauto, deelmobiliteit en het openbaar vervoer, waarbij diensten of voorzieningen zijn toegevoegd om deze overstap zo aantrekkelijk, intuïtief en drempelloos mogelijk te maken.

De Mobiliteitshub XL in Papendorp Noord dient uiteindelijk voornamelijk te voorzien in parkeren op afstand voor bewoners van het centrum en het zuidwestelijk deel van Utrecht (Merwedekanaalzone, Beurskwartier, Jaarbeursdistrict) en hun bezoekers. Daarnaast zal de Mobiliteitshub XL ook dienst doen als parkeergelegenheid voor een deel van de toekomstige bewoners van Papendorp Noord en Groenewoud en hun bezoekers.

De woningbouwontwikkeling in deze wijken verloopt gefaseerd en neemt minimaal nog het komende decennium in beslag. Daarom zullen niet alle gerealiseerde plekken in de Mobiliteitshub XL direct voor parkeren op afstand gebruikt worden. De parkeerruimte die de eerste jaren niet gebruikt wordt, kan daardoor ingezet worden als P+R voor bezoekers van Utrecht, en forenzen. Ondertussen kunnen dan voor deze doelgroepen aanvullende P+R voorzieningen in de regio gerealiseerd worden.

Voor de Mobiliteitshub XL is een Functioneel Programma van Eisen opgesteld. Daarin is aangegeven dat de Mobiliteitshub XL 2000 parkeerplaatsen dient te bevatten met bijbehorende voorzieningen. Er is ook een reservering opgenomen voor 1000 extra plekken mocht er meer behoefte zijn aan parkeerplaatsen in de Mobiliteitshub XL. In het functioneel programma van eisen wordt onder andere nader ingegaan op de verdeling van de parkeerplaatsen over de verschillende doelgroepen door de jaren heen en het aanvullende programma.

3.1.2 RUIMTELIJK

De opgave voor het Papendorp Noord is het vormen van een passtuk in zijn omgeving die zorgt voor een logische samenhang tussen de verschillende delen in Papendorp Noord onderling, met de woningbouwlocatie Groenewoud en met Papendorp/Nieuwerijn.

Uitgangspunten aansluiting op omgeving

De nieuwe ruimtelijke structuur sluit aan op de ruimtelijke structuur van de omgeving.

De Taats Noord is een voortzetting van De Taats, het concept van een stedelijk langgerekt blok als ruggengraad in Papendorp blijft gehandhaafd.

Groenewoud Noord is een voortzetting van Groenewoud als 5e buurt en heeft een groen karakter als aanvulling op andere buurtjes van Groenewoud en als contrast met de aangrenzende, compact opgezette KWS buurt van Groenewoud.

De Mobiliteitshub XL vormt de overgang van de Taats Noord naar Mercat / Groenewoud Noord. Het is het schakelpunt in de structuur en legt de verbinding tussen de verschillende plandelen.

Mercat vormt de groene rand van Groenewoud noord met kleinschalige bedrijven.

De nieuwe bebouwing dient aan te sluiten op de specifieke sfeer in de omgeving; Voor de Taats en de Mobiliteitshub is dat een kleinere korrel en meer afwisseling aan de zijde van Groenewoud en een grotere korrel met minder afwisseling aan de zijde van het kantorenpark Papendorp. Voor Groenewoud Noord is dat de korrelgrootte van De KWS buurt met een groene omgeving als onderscheidende kwaliteit.

Routes door het gebied om de omgeving met elkaar en met Papendorp Noord te verbinden

Goede en aangename routes van en naar de Mobiliteitshub XL voor alle verkeersdeelnemers

De locatie moet als een samenhangend groen stedelijk gebied ontwikkeld worden. Dit komt tot uiting in de maat van de bouwblokken, de architectonische uitwerking en de inrichting van de buitenruimte.

3.1.3 VERKEER EN PARKEREN

Uitgangspunten voetgangers

Naast de (bestaande) voetpaden langs de Orteliuslaan en de Mercatorlaan is het streven naar een nieuwe groene route voor voetgangers die het Taatsenplein verbindt met het Hallenplein door binnengebieden van de blokken van de Taats.

Tevens is het streven naar verbindingen voor voetgangers door de binnengebieden van de Taats tussen Groenewoud en het kantorenpark Papendorp. Deze dienen goed aan te sluiten op de bestaande routes voor voetgangers

Het streven is om naast het fietspad tussen de Mobiliteitshub XL en de Jaarbeurs via de Meernbrug ook een verbinding voor voetgangers te realiseren.

De nieuwe routes aansluiten op bestaande routes in de omgeving en in aan te leggen routes in Groenewoud, zodat er de mogelijkheid ontstaat om (verschillende) rondjes te lopen

Uitgangspunten openbaar vervoer

Uitgangspunt is de bestaande vrijliggende busbaan en haltes over de Churchilllaan, de Orteliuslaan en het Marinus van Tyrusviaduct (over de A2). Deze maakt onderdeel uit van de HOV-zuidradiaal en verbindt Papendorp Noord met station Vleuten (via De Meern) en Utrecht Centraal (via Kanaleneiland).

De Orteliuslaan maakt ook onderdeel uit van de Westtangent, een busverbinding tussen Nieuwegein, via Station Leidsche Rijn en Maarssen.

Papendorp is ook onderdeel van het beoogde Wiel met Spaken (OV): Leidsche Rijn Centrum - Papendorp - Westraven - LK - Utrecht Science Park).

Houd rekening met de komst van een tram op de vrijliggende busbaan

Indien de tram hoogwaardig tot stand komt tussen Papendorp en Koningsweg/Lunetten – USP rekening houden met een OV-knoop (OV-OV-overstap) bij de Mobiliteitshub XL ter plaatse van de halte 'Urechtse Bazaar'. Een andere optie voor deze OV-knoop is op het Taatsenplein.

Uitgangspunten fietsers

Binnen de ARK-zone loopt een doorfietsroute over de Groenewoudsedijk als onderdeel van de verbinding tussen Nieuwegein en Maarssen.

Langs de Orteliuslaan loopt aan beide zijden een twee richtingen fietspad langs de Mobiliteitshub XL.

De wens is om een nieuwe fietsverbinding te realiseren tussen de Mobiliteitshub XL en het Beurskwartier. Deze loopt vanaf de Mobiliteitshub XL via het fietspad naar het Orteliusviaduct en loopt vervolgens op hoogte op via het talud van de A2, het te realiseren Taludpark en het talud van de Dominee Martin Luther Kinglaan naar de te verbreden Meernbrug en zo verder richting Beurskwartier.

Als alternatief is het ook mogelijk om van en naar de Meernbrug te fietsen langs de woningen van de Mercatorlaan en Verlengde Mercatorlaan. Hiervoor wordt voorzien in een fietslus het talud op naar De Meernbrug

Deze fietslus verbindt tevens de doorfietsroute langs het Amsterdam Rijn Kanaal met de nieuwe fietsroute

Aan de oostzijde van de (doorgetrokken) Mercatorlaan loopt een tweerichtingen fietspad.

Aan de westzijde van de Mercatorlaan loopt dit tweerichtingen fietspad tot de Mobiliteitshub XL. Fietsers kunnen zowel ten zuiden van de Mobiliteitshub XL doorsteken naar de Orteliuslaan, alsmede vanaf de Mercatorlaan de fietsenstalling van de Mobiliteitshub XL bereiken alsmede de woningen in de Mobiliteitshub XL.

Fiets oversteken over de Mercatorlaan en de Orteliuslaan dienen aan te sluiten op de fietspaden in de omgeving.

In Groenewoud Noord moet rekening gehouden worden met een fietsdoorsteek tussen Groenewoud en de fietslus op het talud van de Dominee Martin Luther Kinglaan.

Uitgangspunten auto-ontsluiting

Voor alle wegen het plangebied geldt een 30 km/uur regime met uitzondering van de afslag Papendorp, de Orteliuslaan, de Mercatorlaan inclusief het deel van de verlengde Mercatorlaan tot aan de kruising met de afslag Papendorp

In de toekomst zal het 50 km/u regime op de Mercatorlaan en de verlengde Mercatorlaan een 30 km/u regime worden conform het Mobiliteitsplan Utrecht 2025 - Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Hiervoor zal het profiel aangepast worden, passend bij dit regime

Op de busbaan geldt 50 km/ regime

Er wordt rekening gehouden met de ontsluiting van Nedal. De route van en naar Nedal, gelegen direct ten noorden van het plangebied, zijn geschikt voor lang vrachtverkeer. Deze route loopt van de Orteliusslaan, naar de dwarsstraat direct ten zuiden van de Mobiliteitshub, verder via de Mercatorlaan en verlengde Mercatorlaan om tot slot aan te sluiten op de Groenewoudsedijk

De inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig worden toegepast (bijvoorbeeld snelheidsbeperkende maatregelen)

Binnen het 30 km/uur regime gelden geen bijzondere voorrangsmatregelen, het verblijfskarakter is primair;

Wel is het met het oog op huisvuilinzameling, verhuizen, bevoorrading etc. in het gebied noodzakelijk dat de (weg)profielen voldoende ruimte biedt voor dit incidentele vervoer

Uitgangspunten auto-ontsluiting Mobiliteitshub XL

Het entree van de Mobiliteitshub XL (eerste en tweede fase) is gesitueerd aan de zuidkant van het gebouw in het dwarsstraatje Verkeer van en naar de Mobiliteitshub XL gebruikt zoveel mogelijk de Orteliusslaan. De Mercatorlaan wordt zoveel mogelijk vrijgehouden van verkeer van en naar de Mobiliteitshub XL

Alleen het verkeer vanaf de afslag 8a rijdt via de Mercatorlaan naar de entree

Voor het verkeer vanaf de Marinus van Tyrusviaduct wordt het mogelijk gemaakt om linksaf te slaan de Orteliusslaan op

Parkeren

Uitgangspunten Fietsenstallingen

Er dienen goede en voldoende stallingsvoorzieningen voor de fiets gerealiseerd te worden (in de nota Stallen en Parkeren zijn hiervoor normen opgenomen)

Stallingen bij woningen en kantoren worden inpandig opgelost, bij voorzieningen zoals de supermarkt mag de fietsenstalling ook niet inpandig worden opgelost

Stallingen sluiten logisch aan op de routes, met beperkte hoogteverschillen, zonder trapstapen of hellingen steiler dan 5%;

Er dient ook ruimte te worden voorzien voor voldoende deelfietsen in de stallingen.

Daarnaast voldoende oplaadpunten voor e-bikes.

Uitgangspunten Parkeren

De Parkeervisie 'Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht' (vast te stellen in 2021) is van toepassing op deze planontwikkeling. Het uitgangspunt voor de parkeernorm is de B norm.

Het minimaal benodigd totaal aantal parkeerplaatsen dient binnen de plangrenzen gerealiseerd te worden

Papendrecht is tevens aangewezen als maatwerklocatie voor parkeren. In een maatwerklocatie zijn reducties het mogelijk op parkeereis zijn onder verschillende voorwaarden mogelijk: realiseren extra fietsstallingen, deelmobiliteit (fiets en auto), uitgewerkt mobiliteitsconcept voor het hele gebied en/of MAAS, etc.

Het parkeren voor de nieuwe functies dient uit het zicht te worden opgelost. Een deel van de parkeerbehoefte kan in de Mobiliteitshub XL worden opgelost. Voor het overige zal het onder de blokken opgelost moeten worden

Het bezoekersparkeren wordt vo veel mogelijk gelijk opgelost in de Mobiliteitshub XL en in de garages.

3.1.4 OPENBARE RUIMTE

De ambitie is om zoveel mogelijk landschap te verweven met bebouwing. Landschap om, in en op de gebouwen biedt een tegenwicht aan de verstening en voegt een nieuwe kwaliteit toe aan de stedelijke ruimte.

Het groen kan daarbij soms bijna museaal van expressie worden door, opvallend in vorm te zijn, kleur of geur, of gesitueerd op een opvallende plek.

Het landschap rondom de gebouwen heeft maat en past in uitstraling bij de polder. Het is waterrijk, met ruisende planten en bomen. Het hemelwater wordt oppervlakkig afgevoerd en infiltreert in deze groenstroken.

Uitgangspunten landschap

Doorzetten van landschappelijke structuren uit de omgeving zoals de groenstructuur langs het Amsterdam Rijnkanaal, de bomenrijen langs de Mercatorlaan en Orteliusslaan en de groene taluds van de A2

Landschap en bebouwing zijn verweven

Het landschap heeft schaal en maat

De openbare ruimte is zoveel mogelijk gebruikslandschap

Afkoppeling hemelwater op het oppervlaktewater

Het groen in de wijk is stoer en robuust maar biedt ook plekken voor rust, spelen of kwetsbaarder beplanting

De beplantingskeuze is biodivers

Het taludlandschap langs de A2 is goed bereikbaar

De binnenterrein hebben een hoge inrichtingskwaliteit en zijn waar mogelijk openbaar toegankelijk

Uitgangspunten binnenterreinen

De binnenterreinen hebben een hoge verblijfskwaliteit en zijn altijd verbonden met de omgeving rondom de bouwblokken.

De binnenterreinen in De Taats hebben een luw klimaat en zijn vanwege de geluidsbelasting met doorgangen / poorten verbonden met de Mercator- en Orteliusslaan en met de naastgelegen blokken

De binnenterreinen zijn openbaar toegankelijk, en van hoge kwaliteit in inrichting.

Uitgangspunten water

Het watersysteem bestaat uit twee delen: het gedeelte ten zuiden van de afslag 8a van de A2 / Taatsendijk en het gedeelte ten noorden ervan. In het zuidelijk gedeelte loopt het water via de Orteliuslaan door de dwarsstraat ten zuiden van de Mobiliteitshub XL naar de Mercatorlaan en vervolgens verder om de 2e fase van de Mobiliteitshub XL heen. Het water van Groenewoud sluit aan op de waterloop langs de Mercatorlaan.

In het noordelijk deel bestaat het watersysteem uit wadi's die zorgen voor voldoende waterberging in dit gebied. Het regenwater in Groenewoud stroomt zichtbaar af naar de wadi's.

Voor heel Papendorp Noord geldt dat regenwater dat op de daken valt ook op de daken wordt gebufferd (klimaatdak).

Uitgangspunten spelen

De speelplekken in Papendorp zijn ingedeeld naar leeftijdscategorie:

0-5 speelplek formeel/informeel:

Spelen voor deze doelgroep bevindt zich binnen de bouwblokken. Formele plekken met toestellen en informele pleintjes/veldjes met speelaanleidingen vullen elkaar aan. Deze plekken bieden ook ontmoeting voor de buurt.

6-11 speelplek:

De centrale plekken in de wijk bieden meer uitdaging voor deze doelgroep. Hier is een goede mix tussen uitdagende speeltoestellen, een gevarieerd speellandschap, en vrije ruimte voor (bal)spel. Elke plek heeft zijn eigen identiteit en unieke elementen. Soms zijn ze gecombineerd met een sportplek voor 12+, en altijd is er ruimte voor ontmoeting voor alle leeftijden.

12-18 jongerenplek:

Voor deze doelgroep zijn er verschillende plekken:

klets- en verblijfsplekken: deze plekken voor kortere ontmoeting worden in het gebied aangeboden voor ontmoeting van alle leeftijden.

sportplekken: deze plekken bieden een grotere en hoogwaardige ruimte voor meerdere sporten.

verwijsplekken: deze plekken, ook wel JOP's genoemd, zijn plekken voor langer verblijf, speciaal voor de doelgroep. Deze zijn op grotere schaal voorzien in deze wijk.

Groen en ecologie

Om de beoogde groene stedelijke sfeer te krijgen zijn hieronder de uitgangspunten voor groen en ecologie zo concreet mogelijk gemaakt.

Groene verbindingen

Een van de allerbelangrijkste dingen om op te letten is de aansluiting van groen op ander groen. Ook buiten het plangebied. Dus het maken van de verbindingen. Alle 'groene strepen' zouden verbonden moeten zijn met ander groen. Op kaart staan de belangrijkste ecologische verbindingen en ook wat voor soort verbindingen dat zouden kunnen zijn.

De blauwgroene zone verbindt het water en de natuurvriendelijke oevers van Strijkviertel met het Merwedekanaal. De rietvegetatie kan zo doorgetrokken worden en ruimte bieden aan veel soorten, bijvoorbeeld de Kleine karekiet. Deze groenblauwe verbinding is ook mooi als fietsroute. Het Rondje Stadseiland wordt zo verbonden met de route naar Strijkviertel.

De oranje-groene zone is geschikt als verbinding met veel bloemen en struiken. Geschikt voor vlinders, bijen en zangvogels.

De zalm-groene verbinding is geschikt voor vleermuizen (bomenrij), egels, vlinders en vogels.

De groene cirkels zijn kleine leefgebieden die groene stapstenen vormen. De groene stapstenen hebben een minimale omvang van 400m². Binnen de stapstenen zijn rustgebieden opgenomen, met voldoende dekking en een beperkte verstoring van andere functies. De omvang voor de rustgebieden voor stapstenen is minimaal 100m².

Het groene raamwerk van verbindingen sluit op elkaar aan en doorkruisen het gebied. Het groen in het groene raamwerk heeft een minimale breedte van 5 meter. Deze kan zowel via daken als via de openbare ruimte worden gerealiseerd. Het groen is zoveel mogelijk fysiek verbonden, maar is mogelijk met onderbrekingen van maximaal 30m. Bij binnentuinen het groen verbinden met het groen erbuiten.

Algemeen

Per huishouden is er een groene plek op maximaal 50 meter afstand.

Per huishouden is er minimaal 1 raam vanuit waar men uitzicht heeft op groen.

Uitgangspunt bij nieuwbouw is het diervriendelijk bouwen. Met het diervriendelijk bouwen worden verblijfplaatsen voor gebouw bewonende dieren (vogels en vleermuizen) vroegtijdig in het planproces geïntegreerd in het gebouw.

Het groen in het plangebied wordt zo ingezet dat ze de maatregelen voor diervriendelijk bouwen versterken;

Meer struiken in dit gebied zijn erg gewenst. En overgangen tussen hoog en laag groen. Bomen, struiken, bloemrijke bermen, gras.

Voor de inrichting van de openbare ruimte geldt het principe: Groen, tenzij.

Minimaal 50% van de daken worden groene daken;

Minimaal 10% van de gevels worden groene gevels ;

Fysieke scheidingen in de openbare ruimte worden groen gemaakt met hagen of klimplanten;

Nieuwe grasvelden worden indien mogelijk bloemrijke extensief gemaakte grasvelden

Er worden naast bomen en bloemrijke kruiden ook (clusters) van inheemse, dekking biedende struiken aangeplant, te bevordering van de verticale gelaagdheid en biodiversiteit;

De nieuwe beplanting is aantrekkelijk voor mens en dier en de soortkeuze bij voorkeur inheems, rekening houdend met soorten van de Utrechtse soortenlijst;

Bomen

De nieuwe bomen zijn aantrekkelijk voor mens en dier, er worden bij voorkeur inheemse soorten aangeplant.

Op het talud van de A2 ruisende bomen aanplanten (positief tegengeluid)

De bestaande bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Indien het kappen van de bomen noodzakelijk is, vindt compensatie plaats binnen het plangebied. Indien verplaatsing van een boom noodzakelijk én mogelijk is, wordt een nieuwe locatie gevonden binnen het plangebied.

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan klimaatadaptiviteit. Dat betekent dat er gezorgd wordt dat het gebied genoeg verkoeling heeft door bomen en ander groen op warme dagen; of het gebied genoeg water kan opvangen bij grote regenbuien (zonder dat de straten onderlopen); of er genoeg schaduwrijke plekken zijn, etc.

Taludpark

Het biotoop hier is een bloemrijke en ruigte verbinding met waardplanten en struweel op de grondwal en veel bloemen. Vlinders, bijen, zangvogels, egel, kleine marterachtigen en de zwarte roodstaart vinden er hun leefgebied.

Zoveel mogelijk het taludpark aansluiten op de andere groene verbindingzones.

Mogelijk onderaan de helling een slootje of greppel om water op te vangen en een extra (water)biotoop toe te voegen .

3.2 DEELGEBIEDEN

Papendorp Noord omvat 4 deelgebieden:

Taats Noord:

het noordelijk deel van De Taats waar het voorheen beoogde kantoren nu ingevuld zullen worden met een overwegend woonprogramma. Rondom het Taatsenplein zal daarbij sprake zijn van een gemengd programma met kantoren, voorzieningen en woningen. Het uitgangspunt voor de Taats Noord een logische doorzetting van is van De Taats in het zuidelijk deel van Papendorp. Het beeld van stedelijke bouwblokken als ruggengraat van Papendorp blijft hier overeind.

Mobiliteitshub XL:

op de van de Taats als bijzondere beëindiging van De Taats en als schakelpunt tussen de Taats Noord en Mercat. De Mobiliteitshub XL speelt een belangrijke rol in de visie van Utrecht op mobiliteit en zal parkeren op afstand voor onder andere de ontwikkeling van de Jaarbeurs en Merwede kanaalzone faciliteren door niet alleen te voorzien in parkeerruimte, maar ook in een overstap op verschillende andere vervoersmiddelen, aangevuld met voorzieningen, een woonprogramma en kantorenprogramma (in fase 2). Hierdoor functioneert het als levendige knoop in Papendorp Noord

Mercat:

het bedrijvengedeelte met Taludpark tussen de A2 en de verlengde Mercatorlaan.

Groenewoud Noord:

een noordelijk woongebied in aansluiting op het woongebied Groenewoud, vormgegeven als een extra buurt van Groenewoud. Dat betekent dat deze buurt zicht voegt naar de structuur van Groenewoud en daarbij een eigen, groen karakter heeft. Dit als tegenhanger van de aangrenzende stedelijke KWS buurt.

3.3 DE TAATS NOORD

Algemeen

De Taats is de ruggengraat van Papendorp, door de rechtlijnige opzet en de stevige bebouwing.

De blokken in de Taats dragen bij aan het beeld van de herkenbare centrale as in Papendorp.

Het Taatsenplein is het centrale plein in Papendorp en vormt de entree vanuit de Utrecht. Aan dit plein komen twee torens tot 65 meter hoog als markering van de entree

Aan het Taatsenplein is het programma gemengd, om het te laten fungeren als centrum van Papendorp.

Voor blok 1 t/m 3 geldt:

Zijde Orteliuslaan 30 meter hoog met woningen

Zijde Mercatorlaan en dwarsstraatjes minimaal 19 meter en maximaal 30 hoog met woningen.

Alle woningen hebben een buitenruimte aan het binnengebied, in de vorm van balkons en eventueel terras

De binnengebieden zijn openbaar toegankelijk, hier lopen in voetgangersroutes doorheen die zorgen voor verbinding met de omgeving

De toegangen naar het binnengebied zijn vormgegeven met ruime / hoge poorten

Het binnengebied is vormt de geluidsluwe zijde van de blokken

Alleen rondom het Taatsenplein wordt voorzien in kantorenprogramma

Aan de zuidzijde van het Taatsenplein is het voorstelbaar dat het kantorenprogramma omgezet wordt naar woningen mits deze woningen voldoen aan de eisen met betrekking tot geluidhinder

Functies

Wonen

Het uitgangspunt voor De Taats Noord is hoogstedelijk wonen

Voor wonen gaat het om één- en tweepersoonshuishoudens in de vorm van 'jongere' starters op de woningmarkt, maar ook de mobiele empty-nesters.

Tevens is De Taats Noord de locatie voor een Gemengd wonen complex.

Daarnaast zijn verschillende vormen van de combinatie wonen / werken hier goed voorstelbaar.

Aan de Mercatorlaan en Orteliuslaan is een levendige plint van belang. Gezien het beperkte programma voor voorzieningen is het voorstelbaar dat er in de plint woonfuncties, bij voorbeeld in de vorm van woonwerk woningen, of kleinschalige kantoren komen.

Kantoren

Het programma aan kantoren sluit aan op het kantorenpark Papendorp.

De oriëntatie van de beoogde doelgroepen voor heel Papendorp is (inter)nationaal en bovenregionaal. Papendorp bedient nadrukkelijk het hoogste segment van de Utrechtse kantorenmarkt en biedt ruimte aan middelgrote en grotere kantoren.

Voorzieningen

De voorzieningen in de Taats Noord worden met name geconcentreerd op het Taatsenplein, en in mindere mate in de plinten van de overige blokken

Het Taatsenplein moet als kloppend hart van Papendorp een stedelijke plein worden, mooi ingericht, met een HOV halte. De geplande functies: het hotel (dat in ontwikkeling is), sportfaciliteiten en verschillende horeca-mogelijkheden met terras en de dienstverlening, dienen goed op elkaar afgestemd te worden. Hiermee wordt het plein een verblijfskwaliteit gegeven waarmee Papendorp zich duidelijk onderscheidt van monofunctionele kantoren- en bedrijfslocaties.

De kansen voor commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de rest van De Taats zijn beperkt.

Ruimtelijk

Het principe voor De Taats Noord is de stevige ruggengraat van Papendorp

De robuuste stedelijke bouwblokken hebben representatieve gevels richting de omliggende straten en hun buitenruimte aan de geluidsluwe binnenzijde.

Om aan te sluiten bij de woonomgeving van Groenewoud zijn de blokken aan de zijde van de Mercatorlaan een kleinere korrel. Dit betekent dat binnen een blok de rooilijn verspringt en de bouwhoogte wisselen. Ook verspringende verdiepingen (uitkragend en terugliggend) zijn goede middelen deze gewenste kleine korrel te bereiken.

De rooilijn dient minimaal 3 meter en maximaal 8 meter terugliggen, waarbij het principe van een stevige ruggengraat van Papendorp behouden moet blijven.

Aan de Orteliuslaan is ervoor gekozen voor het voortzetten van de rechte rooilijn op de begane grond. De verdiepingen erboven kunnen terugliggen of uitkragen) De rooilijn ligt 3 meter terug. Deze 3 meter dient te worden gebruikt om een doorlopende droogloopstrook te realiseren.

De bebouwing in De Taats is minimaal 19 meter hoog en maximaal 30 meter te zijn.

De plinten van de blokken zijn minimaal 4,5 meter hoog. Ze zijn ingevuld met representatief programma en hebben een open en uitnodigende uitstraling.

De plinten hebben aan de Orteliuslaan een overkapping van 3 meter, waardoor je hier altijd droog kunt lopen. De overkapping heeft geen vaste verschijningsvorm, het kan een luifel zijn of een uitkragend bouwdeel. Hierdoor ontstaat langs de Orteliuslaan een droogloopstrook die in een rechte lijn van de Mobiliteitshub XL tot het zuidelijke einde van de Taats loopt.

Aan de Mercatorlaan is deze droogloopstrook niet verplicht.

Aan de binnenzijde van de blokken staat een aangenaam woonklimaat voorop. Hier is volop ruimte voor de interactie tussen binnen en buiten.

Aan de binnenzijde zijn afwisselende gevels met verschillende vormen van buitenruimte mogelijk.

De binnenruimte is openbaar toegankelijk via hoge poorten, die zorgen dat de binnenruimte van het blokken ook toegankelijk ogen.

Zorgvuldige vormgeving van de geluidsbelaste gevels is nodig, het beeld van appartementen met galerijen dient vermeden te worden. Creativiteit is hier nodig.

Gebouwen zijn voorzien van groene dake

Verkeer en parkeren

De belangrijkste verkeersstructuur wordt gevormd door de Mercatorlaan en de Orteliuslaan.

Het verkeer van en naar de Mobiliteitshub XL zal zoveel mogelijk via de Orteliuslaan worden geleid, zodat de Mercatorlaan zoveel mogelijk voor de aangrenzende woningen wordt gebruikt.

De huidige profielen blijven ter hoogte van de Taats Noord gehandhaafd.

De dwarsstraatjes, met uitzondering van de dwarsstraat achter het blok aan het Taatsenplein zijn autovrij. De bewoners en de bezoekers van de woningen in De Taats Noord parkeren in de Mobiliteitshub XL. Er wordt niet op straat geparkeerd, anders door bezorgdiensten voor laden en lossen. Het parkeren voor de kantoren aan het Taatsenplein (ook voor bezoek) gebeurt uit het zicht onder de blokken, eventueel (half-)verdiept. De expeditie voor kantoren gebeurt ook onder de blokken in de parkeergarage. Aan de zuidkant van het Taatsenplein worden de toegangen naar het parkeren gesitueerd aan de Orteliuslaan en aan de Mercatorlaan. De plint blijft vrij van parkeren. Ten noorden van het Taatsenplein wordt het parkeren ontsloten vanaf het dwarsstraatje. Door de blokken van De Taats Noord loopt een doorgaande voetgangersroute van het Taatsenplein naar de Mobiliteitshub XL. Deze route loopt door de groene binnenterreinen. In de dwarsrichting lopen ook verschillende voetgangersverbindingen die aansluiten op de paden in de aanliggende gebieden. Zo worden op een informele manier het woongebied Groenewoud en het kantorendeel van Papendorp door De Taats heen voor langzaam verkeer gekoppeld.

Openbare ruimte

De binnenhoven

De binnenhoven van de blokken van de Taats Noord bestaan uit een groene serie tuinen en mini-pleintjes. De onderlegger gaat uit van een doorlopend voetgangerspad, dat verdikt en versmalt maar altijd hoofdzakelijk in de lengte georiënteerd is. Tussen de paden ontstaan plantvakken die kwaliteit toevoegen in de woonbeleving, maar ook en vooral in de biodiversiteit en in het tegengaan van hittestress. De binnenhoven kennen nog een abstractie omdat de definitieve inrichting onderdeel is van het architectonisch ontwerp voor de blokken van De Taats. Met een aantal randvoorwaarden kan al wel een beeld worden geschetst voor de toekomstige inrichting.

Tussen de gevel en de binnentuin ligt een groene buffer van tenminste 5 meter breed. Zo is de eigen kavel altijd op een groene manier afgescheiden van de openbare ruimte. De groene buffer volgt de vormtaal van het padenstelsel en niet van het bouwblok. In elke binnenhof staat één grote bijzondere boom. De beplanting is biodivers. De paden worden gevormd door looplijnen en spoelen om de groenvakken. De verhouding is ongeveer 70-30. In de randen van de groenvakken liggen opgetilde zitranden, zowel in de schaduw als in de zon.

3.4 MOBILITEITSHUB XL

Voor de mobiliteitshub XL is een apart functioneel programma van eisen opgesteld. Het functioneel programma van eisen vormt de basis voor de verdere ontwikkeling van de Mobiliteitshub XL. Binnen het FPvE komt de uitwerking van een ontwerp niet aan de orde. Wel wordt in dit document op enkele onderwerpen invulling gegeven aan oplossingsrichtingen die meegenomen kunnen worden in het later uit te werken ontwerp en wordt een beeld geschetst van de nodige (ruimtelijke) volumes. Het functioneel programma van eisen vormt een aanvulling op dit SPvE voor dit deelgebied.

Functionies

Bij de mobiliteitshub XL wordt uitgegaan van de volgende functies:

parkeren:

2000 parkeerplaatsen voor de HUB

1000 parkeerplaatsen in reservering fase 2 HUB

gemengd: 1.500 m² BVO reguliere supermarkt

300 m² BVO overig dagelijks

125 m² BVO niet dagelijks frequent

1.250 m² BVO horeca (geen hotel)

300 m² BVO diensten

woningen: circa 37.400 m² BVO | circa 320

kantoren: max. 37.000 m² BVO in de tweede fase

Parkeren

De mobiliteitshub is bedoeld voor de volgende gebruikers:

Primaire doelgroep: Toekomstige bewoners van Zuidwest Utrecht met behoefte aan parkeren op afstand en hun bezoekers en bewoners en werknemers van Papendorp Noord en Groenewoud.

Secundaire doelgroep: Bewoners en bezoekers van bestaande omliggende wijken.

Tijdelijke doelgroep: Werknemers van de Jaarbeurs, P+R-gebruikers, werknemers van Papendorp en Strijkviertel.

Wonen

Het uitgangspunt voor de Mobiliteitshub XL is hoogstedelijk wonen

Voor wonen gaat het om één- en tweepersoonshuishoudens in de vorm van 'jongere' starters op de woningmarkt, maar ook de mobiele empty-nesters.

Daarnaast zijn verschillende vormen van de combinatie wonen / werken hier goed voorstelbaar.

Het wonen wordt gesitueerd aan de Mercatorlaan. De plint aan de Mercatorlaan is grotendeels gereserveerd voor voorzieningen gericht op het wonen in Papendorp Noord en Groenewoud.

Om voor het wonen een geluidsluw binnenklimaat te realiseren zal in de eerste fase de kop van het blok voorzien moeten zijn van een (tijdelijke) geluidwerende voorziening. Na realisering van de tweede fase is deze geluidwerende voorziening niet meer nodig.

Kantoren

Het programma aan kantoren sluit aan op het kantorenpark Papendorp.

De oriëntatie van de beoogde doelgroepen voor heel Papendorp is (inter)nationaal en bovenregionaal. Papendorp bedient nadrukkelijk het hoogste segment van de Utrechtse kantorenmarkt en biedt ruimte aan middelgrote en grotere kantoren.

De kantoren zijn gesitueerd in het gebied dat is aangewezen voor de 2e fase van de Mobiliteitshub XL. De kantoren worden voor voetgangers ontsloten vanaf de Mercatorlaan en vanaf het binnenterrein. Parkeren gebeurt in de tweede fase van de Mobiliteitshub XL.

Voorzieningen

De voorzieningen in Mobiliteitshub XL worden gekoppeld aan de HOV halte voor sociale veiligheid bij de HOV halte

De voorzieningen (onder andere een supermarkt, detailhandel en horeca) zijn gericht op de bewoners van Groenewoud en Papendorp en op de gebruikers van de Mobiliteitshub XL.

Tevens is er bij de HOV halte plek voor een sportvoorziening als een sportschool. Dit zorgt voor zicht en levendigheid ook buiten kantooruren en komt het gevoel van veiligheid van de Mobiliteitshub XL en de HOV halte ten goede komt.

Ruimtelijk

De mobiliteitshub XL is de noordelijke beëindiging van De Taats

De ruimtelijke principes voor De Taats Noord zijn daarom ook grotendeels op de Mobiliteitshub XL van toepassing.

Het gebouwgedeelte voor parkeren op afstand bestaat uit 6 tot 7 lagen. Door op dit gebouwdeel een geluidwerende voorziening toe te voegen is het mogelijk om aan de Mercatorlaan hoger te bouwen (tot 30 meter) en tevens te voorzien in een geluidsluwe zijde voor de woningen daar.

Deze geluidwerende voorziening is een integraal onderdeel van de gevel en oogt niet als een losse toevoeging.

Aan de Mercatorlaan is het van belang dat deze wand aansluit op het wonen in Groenewoud. Hier is een kleinere korrel het uitgangspunt. Hier komen voorzieningen in de plint (4,5 meter hoog), eventueel aangevuld woonfuncties in deze plint. De plint dient een representatief programma te hebben en een open en uitnodigende uitstraling. Hier gelden dezelfde voorwaarden als bij De Taats.

De woningen dienen een geluidsluwe zijde te hebben aan het binnengebied.

Het parkeren voor de woningen en de voorzieningen wordt in de Mobiliteitshub XL opgelost.

In het blok ligt een plein waar de entree van de supermarkt is gesitueerd.

Over dit plein loopt de voetgangersroute van de Mercatorlaan naar de HOV halte. Ook loopt hier de fietsroute langs die de fietsenstalling van de Mobiliteitshub ontsluit.

Ten noorden van dit blok met de Mobiliteitshub XL is ruimte gereserveerd voor een eventuele uitbreiding van het parkeren op afstand. Dit betreft 1000 parkeerplaatsen in evenveel lagen als de Mobiliteitshub XL zelf. Deze twee fases zijn met elkaar verbonden, zodat dezelfde in- en uitgang gebruikt wordt. Bij de uitbreiding van het autoparkeren dient ook rekening gehouden te worden met de uitbreiding van het fietsparkeren.

Gebouwen zijn voorzien van groene daken en het parkeergedeelte aan de binnenhof zijde is voorzien van een groene gevel.

Verkeer en parkeren

Verkeer van en naar de Mobiliteitshub XL rijdt zoveel mogelijk via de Orteliuslaan, de Mercatorlaan wordt zoveel mogelijk een woonstraat

De Mobiliteitshub XL wordt ontsloten vanaf het dwarsstraatje.

In de Mobiliteitshub XL wordt het verkeer zo snel mogelijk naar de verdieping geleid, zodat de fiets en voetroute van en naar de HOV halte door de Mobiliteitshub XL zo min mogelijk auto's kruist

Voor de goede bereikbaarheid per fiets is een fietsverbinding voorzien van de Mobiliteitshub XL naar De Meernbrug op hoogte over het talud van de A2 en de Dominee Martin Luther Kinglaan

Openbare ruimte

Het binnenhof

Voor het binnenhof gelden de randvoorwaarden van De Taats Noord. Het binnenhof van de Mobiliteitshub XL is daarmee een voortzetting van de reeks binnenhoven in De Taats Noord.

HOV plein

Dit HOV-plein zal een entree worden voor veel dagelijkse reizigers. Hier stapt men Papendorp in of uit. Het is van belang dat het een herkenbare plek wordt met een eigen karakter, dat niet alleen op verkeersafwikkeling is gericht.

Het verkeersontwerp zal een duidelijke koppeling krijgen met het pleinontwerp door een herkenbare pleinvloer te realiseren.

Materialisatie mag hierbij afwijken van de standaard materialisatie van Papendorp.

Het plein is functioneel en biedt voldoende ruimte voor de reizigersstromen. Toch zal het ook aangenaam moeten voelen als het leeg of bijna leeg is. Beplantingsvakken bieden een vriendelijke entree voor de reiziger, maar spelen ook een rol in de afwatering en hittestress. Waar mogelijk staan bomen in de vloer.

Het plein is via een directe wandelroute verbonden met de Taats, HUB en Mercat.

Het plein is door middel van de materialisatie duidelijk herkenbaar

De rijbaan voor bussen is gematerialiseerd in asfalt

De pleinvloer kan een afwijkende materialisatie hebben ten opzichte van de standaard papendorp-materialen.

Het fietspad is vormgegeven als deel van de pleinvloer

Een wachtruimte op het middeneiland is licht van architectuur

Waar mogelijk staan bomen in de pleinvloer

Beplantingsvakken maken het plein zachter en spelen een rol in de afwatering

3.5 MERCAT

Functies

Circa 7.000 m² BVO bedrijvigheid, uitgaande van 2 lagen en parkeren langs de verlengde Mercatorlaan

Circa 7.000 m² BVO kantoor, maximaal 30 meter hoog aan de afslag. Parkeren in de Mobiliteitshub XL en/ of onder het gebouw

Ruimtelijk

De bedrijven staan met de voorkant aan de Verlengde Mercatorlaan en worden ook via die zijde ontsloten.

De bedrijven in Mercat bestaan uit kleinschalige casco koopunits variërend in maat van 50 m², 100 m², 150 m² tot 200 m² met een dubbele bestemming, waarbij de eigenaar zelf kan kiezen tussen gebruik als lichte bedrijfsruimte, dienstverlening en/of gedeeltelijke kantoorruimte.

Bedrijven zijn 8 meter hoog en kunnen uit twee lagen van 4 meter bestaan, het kantoorgedeelte op de kop is maximaal 30 meter hoog

Daken van bedrijven zijn voorzien van een groen dak

Expositie gebeurt vanaf de parkeerplaats

Tussen de bedrijven en de A2 ligt het taludpark. Het taludpark is openbaar toegankelijk, toegang ligt in het verlengde van het polderpark en via de brug over de afslag. Tevens het taludpark toegankelijk via de noord-zuidroute door Groenewoud Noord

Delen van de bedrijven die naar het taludpark zijn gericht hebben een aantrekkelijke gevel met daaraan representatieve functies als kantoor, kantine, vergaderruimte, enz. Geen volledig dichte gevels en functies als opslag aan het taludpark

Verkeer en parkeren

De bedrijven worden ontsloten via de Verlangde Mercatorlaan.

Het parkeren vindt plaats aan de Verlengde Mercatorlaan, als alternatief kan het parkeren ook achter de bedrijven onder het talud plaatsvinden, dan parkeren alleen de bezoekers aan de voorzijde, alsmede het laden en lossen

De fietsroute loopt op hoogte van de brug over de afslag Papendorp naar De Meernbrug. Er is zo min mogelijk verloop in hoogte (onnodig dalen en stijgen voorkomen).

De fietsersbrug over de afslag Papendorp naar het taludpark heeft een doorrijdhoogte van ten minste 5,6 meter.

Openbare ruimte

Taludpark

Het landschap van het taludpark volgt de glooiing van het onderliggend landschap. Tegen het talud aan markeren cortenstalen hoogtekeringen de hoogtesprongen, de paden liggen zoveel mogelijk evenwijdig aan de hoogtelijnen. Langs de randen stijgen de paden ontspannen naar het volgende niveau.

Groepen bomen en beplanting verbinden de verschillende niveaus en maken dit park tot een uitbundig en waardevol landschappelijk onderdeel van Groenewoud.

voetgangerspaden meanderen langs de cortenstalen hoogtekeringen omhoog

de fietsroute markeert het bovenste niveau

de paden bieden mogelijkheid om rondjes te lopen, af te dalen of te stijgen, zitplekken in te richten en ze markeren de verschillende beplantingsvakken

boomgroepen vormen een eigen laag over de padenstructuur

beplantingsvakken hebben een royale maat en zijn ingericht met uitbundige bloeiers in verschillende maten en verschijningsvormen

Het Taludpark biedt straks een prachtige zonnige plek, met uitzicht en doorkijkjes in het gebied. Mercat heeft een functionele voorzijde aan de Mercatorlaan en een groene semi-openbare strook aan de parkzijde. Daarmee worden de gebouwen van Mercat alzijdig, wat de sociale veiligheid versterkt.

De fietsroute schiet op het hoogste maatveldniveau van de HUB naar de De Meernbrug en verbindt straks Papendorp met het Stationsgebied.

Het park zal een plek worden waar mensen even afspreken, een lunchafspraak houden, met de hond wandelen, vliegeren of picknicken.

Het geluid van de A2 is er, maar wordt iets gedempt door de aanwezige planten en bomen.

3.6 GROENEWOUD NOORD

Functies

In Groenewoud Noord wordt uitgegaan van:

Wonen in gestapelde vorm in een wand langs de Verlengde Mercatorlaan

Achter de wand ruimte voor appartementen en grondgebonden gezinswoningen

Parkeren vindt plaats uit het zicht onder de bouwblokken en binnenterreinen en deels in de Mobiliteitshub XL

In de plint aan de Wand is ruimte voor kleinschalige werkruimten, gekoppeld aan de woningen (woonwerkwooningen)

Totaal circa 700 woningen

Ruimtelijk

Afwisselende woonwijk, autoluw en groen.

Korrelgrootte passend bij een woonomgeving en Groenewoud. Dit betekent dat binnen een blok de rooilijn verspringt en de bouwhoogte wisselen.

Aandacht voor een goede overgang tussen privé en openbaar.

Woningen aan de Verlengde Mercatorlaan weren het geluid voor de achtergelegen woningen. Deze woningen hebben een geluidsluwe buitenruimte, slaapvertrekken en ruimten waar mensen veel zijn aan de geluidsluwe zijde

De maximale hoogte 25 meter. De bouwhoogte van de (delen van de) blokken zijn afgestemd op de omliggende bebouwing. Dit betekent dat aan de het Amsterdam Rijn Kanaal incidenteel een hoogte van 25 meter mogelijk is en grenzend aan de Taatsendijk / Groenewoud de hoogte maximaal 19 meter is (6 lagen).

Het parkeren wordt uit het zicht opgelost. Gevels aan de openbare ruimte bevatten in hoofdzaak woonfuncties (en eventueel werkfuncties aan de Verlengde Mercatorlaan). Indien er buitengevels van de parkeergarages aan de openbare ruimte liggen worden mee-ontworpen met de architectuur van de woningen en voorzien van beplanting.

Achter de rand met woningen aan de Verlengde Mercatorlaan staat een aangenaam woonklimaat voorop. Hier is volop ruimte voor de interactie tussen binnen en buiten. Dit kan door afwisselende gevels met verschillende vormen van buitenruimte. De binnenruimte is groen en collectief met verschillende balkons met verticale tuinen. Tevens is hier ook plek voor speelruimte voor kleine kinderen (0-6 jaar)

Gebouwen zijn voorzien van groene daken

Verkeer en parkeren

Groenewoud Noord wordt vanaf de buitenzijde ontsloten vanaf de Verlengde Mercatorlaan en de Taatsendijk. In noord-zuidrichting loopt een weg door Groenewoud Noord die zorgt voor een extra auto-ontsluiting.

Het verkeer van en naar Nedal rijdt via de Verlengde Mercatorlaan

Het middengebied, het polderpark is, op de weg in de noord-zuidrichting na autovrij. Het middengebied is echter wel toegankelijk voor calamiteiten en voor laden en lossen.

Parkeren gebeurt (deels) onder de blokken uit het zicht. Het parkeren is afgedekt met een daktuin. Parkeren kan mogelijk ook (deels) in de Mobiliteitshub XL opgelost worden

Voor fietsers wordt het gebied ontsloten via het tweerichtingen fietspad aan de Verlengde Mercatorlaan.

Tevens loopt er een fietsroute in noord-zuidrichting door de woonbuurt. Deze loopt van Groenewoud naar het talud langs de Dominee Martin Luther Kinglaan en sluit aan op de lus naar de Meernbrug

Vanaf de Taatsendijk is er een doorsteek voorzien naar de snelfietsroute langs het Amsterdam Rijn Kanaal.

Openbare ruimte

Het oostelijk deel van de wijk ligt tussen weg en het kanaal in. Hierdoor grenst de wijk letterlijk aan het oeverpark en is de verbinding tussen het wijkgroen en dat grotere park direct en logisch.

Centraal in de wijk ligt een groene as die vanaf Mercat en het daarop gelegen taludlandschap (het taludpark) een direct uitzicht biedt op het kanaal en Kanaleneiland. Deze groene as wordt vormgegeven als buurtpark. Hierin liggen speelvoorzieningen en verblijfsplekken. De omliggende paden wateren er op af. Langs de sloot staan polderbomen in een rietkraag.

Onder de woonbuurt ligt een viertal parkeergarages, geheel en/of half verdiept. De entrees van deze garages worden zorgvuldig vormgegeven en ingepast.

Er dient te worden voorkomen dat de lichtbundels van koplampen bij woningen naar binnen schijnt vanaf de hellingbanen die toegang geven tot de garages.

De buitengevels van de parkeergarages liggen bij voorkeur niet aan de openbare groene ruimten. Indien hierop een uitzondering nodig is worden de buitengevels mee-ontworpen met de architectuur van de woningen. Tegen de zichtbare garagegevels wordt klimbeplanting aangebracht. Hiervoor wordt Clematis, Wysteria en Hydrangea voorgeschreven.

Op het dakniveau is de erfafscheiding tussen kavel en openbare ruimte een combinatie van architectuur en groen.

Opgangen naar een openbaar toegankelijk dakvlak worden landschappelijk vormgegeven met natuurlijke materialen en zijn royaal van maatvoering.

Opgangen naar een dakvlak met uitgegeven terrein worden vormgegeven vanuit de architectuur van de woningen.

Op het dakvlak dat naast en tussen de woningen ligt wordt altijd 1000 mm grondpakket aangebracht.

De dakoppervlakten worden altijd oppervlakkig afgekoppeld en zijn niet aangesloten op riolering.

In het groen langs de verharding staan in Oost-Westrichting polderbomen in korte rijen. Door de bomen als stippellijn te plaatsen ontstaat een referentie aan het onderliggende polderlandschap.

Aansluiting woonbuurt op Oeverpark

Op deze plek grenst de woonbuurt aan het doorgaande Oeverpark. Een belangrijke schakel waar de kleinere schaal van de woonbuurt zich moet verhouden tot de grotere schaal van het Amsterdam-Rijnkanaal.

De parkstrook zelf is hier ingericht met heester- en boomgroepen. De boomsoorten zijn divers, zodat hier een arboretumkwaliteit ontstaat die aantrekkelijk is om te zien, maar ook bijdraagt aan meer biodiversiteit. Er staan veel grote houten banken, die allemaal de oriëntatie van de verkaveling volgen.

De aansluiting van het dakgroen (op het parkeren) op de openbare ruimte is zacht. vormgegeven met royale houten trappen die door de gebouwpoorten steken. Deze poorten zijn afsluitbaar. Het detail daarvoor wordt mee-ontworpen in de architectuur.

Indien kavels op de rooilijn van de garages liggen wordt het hoogteverschil van het bouwkundig deel opgelost in dezelfde architectuur als de woningen. Hier wordt een bijzonder detail in metselwerk of geveldetailering gerealiseerd, dat voorziet in de benodigde ventilatie voor de garage. Tegen de eventueel zichtbare gevel komt een klimbeplanting.

Aansluiting Polderpark op Oeverpark

De centrale as in de woonbuurt is strak omkaderd. Een bijzondere, afwijkende verharding verbindt het daklandschap bovenop de bedrijven van Mercat met het Oeverpark. Een wadi refereert aan het polderlandschap en biedt aanleiding voor spelen. Bij regen vult deze zich met het hemelwater van de omliggende straten en dakvlakken. De noordoever is minimaal 1 op 5, zodat leefruimte voor amfibieën en een rietoever kan ontstaan. De zuidoever is steiler, en maximaal 1 op 2.

Langs de wadi staat een constante rij knotwilgen.

De paadjes uit het noordelijk en zuidelijk kwadrant steken het profiel van het Polderpark over met houten bruggen. Aan deze bruggen is altijd spelaanleiding gekoppeld. Hierdoor maakt de brug zelf ook deel uit van het spelen. Er worden geen voorgevormde speeltoestellen geplaatst, maar natuurlijke objecten als boomstammen, takken en touwen.

De oostelijke beëindiging van de as is hard; hier wordt de wadi koud afgesneden. Op de kop staan banken, zodat men met uitzicht over de lange as in de zon kan zitten.

Overgang vanuit Bospark

Langs de huidige Taatsendijk worden zoveel mogelijk bestaande bomen behouden. De huidige smalle watergang wordt uitgebreid en heeft aan de zuidzijde een harde oever. De noordzijde krijgt waar mogelijk een zachte, flauwe rietoever. Er worden nieuwe bomen bij aangeplant en door meer verschillende soorten te gebruiken vergroot hierdoor ook de biodiversiteit. Deze stevige bomenlijn vormt een natuurlijke grens of overgang tussen Groenewoud en Groenewoud Noord. Een aantal houten langzaamverkeersbruggetjes verbindt de twee wijken.

De hoofdrijbaan is gematerialiseerd in asfalt. Langs een deel liggen langsparkeerplaatsen, die eveneens in asfalt zijn uitgevoerd.

Vanaf de wijkende gevellijn wordt het Oeverpark weer voelbaar en opent het profiel zich naar het Amsterdam-Rijnkanaal.

HOOFDSTUK 4 ONDERBOUWING

4.1 BELEIDSKADER / RUIMTELIJK

Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 (RSU 2040)

De ruimtelijke strategie geeft aan hoe de gemeente de stad op de lange termijn willen inrichten.

Vijf stadsprofielen

In de RSU worden 5 stadprofielen beschreven. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan deze verschillende stadprofielen.

De groene stad

Door de groei van de stad komt het landschap en met name het binnenstedelijke groen, zoals parken, onder druk te staan. Los van de groeiende stad, kan ook in de huidige stad op sommige plekken het groen worden uitgebreid en verbeterd.

In de RSU kiest Utrecht voor verdichten en vergroenen in balans. Dat betekent dat het publieke en private domein anders wordt ingericht. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (groen tenzij). Er zijn meer recreatieve mogelijkheden om de hoek, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt.

In Papendorp Noord grenzen alle blokken aan geluidluwe binnenterreinen. Deze binnenterreinen worden groen ingericht zodat alle woningen grenzen aan openbaar toegankelijk groen. Daarnaast wordt de openbare ruimte zo groen mogelijk ingericht, en worden deze aan elkaar gekoppeld met voet- en fietspaden. Tevens voorziet het plan in een goede aansluiting op de omgeving voor langzaam verkeer waardoor ook het groen in de omgeving van het plangebied goed bereikbaar is.

Het groen dient meerdere doelen. Naast dat het zorgt voor een aangename woonomgeving, biedt het speelgelegenheid en ontmoetingsruimte. Het heeft een ecologische functie en zorgt tevens voor een aangenaam omgevingsgeluid (onder andere door ruisende bomen, fluitende vogels) op deze geluidsbelaste locatie

De verbonden stad

De gemeente investeert in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaa sprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt.

De nieuwe haltes van de OV-ring zijn multimodaal (er komen diverse verkeerssoorten bij elkaar waarbij de overstap goed is georganiseerd) en knooppunten (bestemmingen waar wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreëerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu).

Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes en wandelroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio.

Daarbij worden geen nieuwe barrières introduceren, maar juist oude opheffen zodat de voorzieningen in de buurten, de wijken en in het omliggende landschap op tien minuten afstand bereikbaar blijven.

Het plangebied speelt met zijn Mobiliteitshub XL een belangrijke rol in de verbonden stad. Hier komen verschillende vervoerssoorten bij elkaar en is de overstap goed geregeld en aantrekkelijk vormgegeven door de kruisingsvrije overstap en de combinatie met voorzieningen. Door het introduceren van een nieuwe fietsroute naar De Meernsbrug wordt dit nieuwe knooppunt op een snelle manier en comfortabel voor de fiets verbonden met de stad.

De compacte stad

De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen, en ziet daarvoor kansen rondom Ov-knooppunten waarvan Papendorp er één is.

Hoogbouw kan daarbij ingezet worden om in hoge dichtheden te bouwen. Van belang daarbij is het waarborgen van de menselijke maat. Daarnaast zoekt de gemeente naar slimme oplossingen voor multifunctioneel ruimtegebruik en stapeling van verschillende functies.

In Papendorp Noord komen circa 2000 woningen, voornamelijk appartementen in een hoge dichtheid (circa 75 wo/ha). Hiermee wordt voorzien in een deel van de woningbouwopgave van Utrecht. Naast wonen is er ruimte voor een Mobiliteitshub, voorzieningen, kantoren en bedrijven. Daarbij is per deelgebied op verschillende manieren eisen meegegeven voor de korrelgrootte van de bebouwing en veel aandacht voor een aangename woonomgeving.

De inclusieve stad

Voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke wijken wil de gemeente dat de stad groen, verbonden, compact en toekomst - bestendig is. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Betaalbare woning voor iedereen.

Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve stad. Utrecht wil een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding.

Naast deze sociale voorzieningen zijn ook voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport en betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen van cruciaal belang in een inclusieve stad.

In Papendorp Noord wordt uitgegaan van circa 40 % van het programma in de categorie sociaal. Daarbij is er ruimte voor een gemengd wonen complex waar zelfstandig wonen mogelijk wordt maakt voor mensen die voorheen woonachtig waren in maatschappelijke opvang en beschermd wonen. Tevens is er ruimte voor werken (kantoren, voorzieningen en bedrijven). De openbare ruimte biedt ruimte voor ontmoeten, met name in de binnengebieden, het taludpark en het polderpark. Deze openbaar (toegankelijke) gebieden zijn autovrij daarmee aangename verblijfsgebieden.

De toekomstbestendige stad

De gemeente wil ervoor zorgen dat Utrecht zoveel mogelijk klaar is voor de toekomst. Utrecht kiest voor een robuuste ruimtelijke structuur, specifiek op het gebied van mobiliteit (OV-ring) en groen. Ook is het van belang de flexibiliteit in de directe gebouwde omgeving te versterken. Circulaire ontwikkelingen waarbij materialen waardevast en waarde-vermeerderend zijn en daarmee flexibel in aanpassing.

De gemeente werkt aan een klimaatneutrale stad. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren. Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal. Er is ruimte nodig voor de opwekking van energie uit zon en wind.

In Papendorp Noord heeft een robuuste groene structuur en draagt bij aan de doelen die de gemeente heeft voor de mobiliteit en bereikbaarheid van de stad. Naast de openbare ruimte bieden de daken van de gebouwen ruimte voor waterberging, biodiversiteit en energieopwekking. Naast de daken kan met name ook de gevel van de Mobiliteitshub een bijdrage leveren.

De Utrechtse Barcode

Naast de 5 stadsprofielen is in de RSU 2040 aangegeven dat de diverse ontwikkelingen in Utrecht getoetst dienen te worden aan de Utrechtse Barcode. Dit vraagt ook voor Papendorp Noord om een verantwoording van het plan aan de stedelijke opgave en aan de wijkbarcode (zie het daartoe in de RSU opgenomen schema).

De stedelijke opgave

Het woningbouwprogramma in Papendorp (Papendorp Noord en Groenewoud) omvat ongeveer 500 woningen meer dan in de RSU aangegeven. Dit past binnen de marges van het totale stedelijke programma van 60.000 tot 2040 aan de bestaande voorraad toe te voegen woningen. Door het optimaliseren van het woningbouwprogramma wordt een positieve bijdrage geleverd aan het creëren van vervoerswaarde voor het vertrammen van de Papendorplijn.

Datzelfde geldt voor de hoeveelheid toe te voegen kantoren en bedrijven. De mogelijkheden om ook daarbij meer werkgelegenheid toe te voegen dan in de RSU is aangegeven, worden in het SPVE opengelaten.

Papendorp Noord levert een belangrijke bijdrage aan de stedelijke mobiliteitsopgave door middel van de geplande vertramming van de HOV-baan en door het realiseren van de Mobiliteitshub XL ten behoeve van de grote ontwikkelgebieden in Utrecht Zuidwest. Daarnaast kent het plangebied een overmaat aan stedelijke infrastructuur (Orteliuslaan tussen de Prins Clausbrug en het Marinus van Tyrusviaduct) en het noordelijk deel van de Mercatorlaan (tussen de afslag 8A en de Mobiliteitshub).

De wijkbarcode

Voor het plangebied wordt gestreefd naar voldoende opwekking van energie om aan de eigen behoefte te voldoen. Er worden voldoende speelvoorzieningen gerealiseerd voor de verschillende leeftijdscategorieën. Er wordt voldaan aan de normen voor de realisatie van buurtgroen, terwijl met het Willem Alexander Park en Park Voorn voldoende stedelijk groen in de omgeving aanwezig is. Belangrijk onderdeel van de ontwikkeling is de aandacht voor groene daken en groene gevels. Er wordt voldaan aan de wateropgave. Op basis van het onderzoek van Bureau Stedelijke Planning wordt een programma aan wijkvoorzieningen ontwikkeld. Naast een middelgrote supermarkt maken we de vestiging van een sportschool mogelijk, uit oogpunt van sociale veiligheid te situeren bij de ingang van de Mobiliteitshub en de OV-halte. Voor het primair onderwijs wordt gebruik gemaakt van de school in het naast gelegen plangebied Groenewoud. Dat geldt ook voor de vestiging van een gezondheidscentrum. Voor veldsport zijn de bewoners aangewezen op sportpark Rijnvliet en de velden bij de Prins Clausbrug. Eventueel kan een sporthal worden ingepast in Mercat.

Gezondheid

In de omgevingsvisie is een gezonde leefomgeving een belangrijk thema. Het uitgangspunt is dat de leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen. Zo blijkt de aanwezigheid van groen goed voor de gezondheid van mensen. Het leidt tot een beter ervaren gezondheid, verlaagt sterfte en voorkomt ziekte. In een gezonde stad is ruimte nodig voor gezondheidszorgvoorzieningen, sportlocaties, scholen, parken en speelruimtes, naast ruimte voor woningen, winkels, ontmoetingsplekken, werkplekken en horeca. Een gezonde leefomgeving is ook een omgeving waar gezond voedsel beschikbaar is.

Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere lucht- of geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan dient dit gecompenseerd te worden door aanvullende maatregelen zoals een geluidsluwe zijde en extra groen.

Binnenstedelijke verdichting dient gezonde kwaliteiten met zich mee te brengen zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid.

Er dienen passende maatregelen genomen te worden om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken. Dit door bijvoorbeeld meer kleinschalig, horizontaal (daken) en verticaal (gevels) groen te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting te zorgen voor meer plekken voor verkoeling, zoals bomen.

De voetganger en de fiets krijgt meer ruimte en meer voorrang bij de inrichting van de openbare ruimte. Nieuwe woonwijken worden zo ontworpen dat de auto minder nodig is.

De openbare ruimte nodigt uit tot bewegen, sporten, verblijven en ontmoeten. Er dienen voldoende en gevarieerde plekken voor jongeren (12-18 jaar) gerealiseerd te worden. Daarbij is er ook oog voor de biodiversiteit.

Geluidsbeleid | Gemeente Utrecht – Omgevingsvisie

Het beperken van geluidshinder in de woon- en leefomgeving en het toestaan van geluidsproductie op minder kwetsbare plaatsen vormt de leidraad in de zoektocht naar de juiste balans. Hierdoor ontstaat in de stad een gezonde mix van rustige gebieden en levendige plekken.

Het bouwen op geluidsbelaste locaties is soms onontkoombaar; soms tot aan de maximale grenzen die de wet biedt. Door aanvullend aan de eisen van de wet heldere extra randvoorwaarden te stellen, kan echter toch een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat worden geboden.

Wanneer blijkt dat de voorkeurswaarde niet haalbaar is, kan een ontheffing worden verleend om de realisatie van een ruimtelijk plan mogelijk te maken. Deze hogere waarde procedure vereist een zorgvuldige afweging tussen het toe te stane geluidsniveau en een voldoende bescherming van het woonklimaat.

Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt in Utrecht verleend als de ruimtelijke ontwikkeling een positieve betekenis voor de stedelijke structuur of een gunstig effect op de akoestische kwaliteit van bestaande woningen in Utrecht heeft. Met voorwaarden wordt verplicht maatregelen te treffen voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie.

De geluidsluwe gevel blijft voor Utrecht de belangrijkste voorwaarde. Bewoners krijgen hiermee de mogelijkheid zich even terug te trekken van het rumoer van de stad. Uit onderzoek blijkt dat een luwe zijde van een woning compensatie biedt tegen geluidshinder.

Deze voorwaarden gelden bij het verlenen van een hogere waarde voor woningen in Utrecht:

Geluidsluwe gevel De woning heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen (of, in sommige gebieden de hogere waarde minus 10 dB; zie tabel 4.1). De voorkeursgrenswaarden zijn: wegverkeer 48 dB, railverkeer 55 dB en industrie 50 dB(A);

Woningindeling De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van het oppervlakte van het verblijfsgebied. Deze voorwaarde wordt in tabel 4.1 aangehaald als de "30-procent-eis";

Buitenruimte Het geluidsniveau bij de buitenruimte mag niet meer dan 5 dB hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

Bij een nieuw plan wordt bekeken of de ontwikkeling zelf voldoet aan de wettelijke grenswaarden en aanvullende randvoorwaarden. Er kunnen daarentegen ook effecten zijn op de bestaande omgeving buiten het plangebied. Een nieuw pand kan bijvoorbeeld als geluidsscherm fungeren en daarmee een positieve invloed hebben op het achterliggende gebied. Maar er kunnen ook negatieve effecten optreden; bijvoorbeeld als gevolg van reflecties of een grotere verkeersaantrekkende werking.

Aanvullend beleid op de geluidnota uit de Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023

Ook geluid heeft invloed op de gezondheid van mensen. Daarom hanteert de gemeente een lokale ambitiewaarde van 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Ook beschermen we stille plekken. In dit licht staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten. Naast het geluidsniveau is ook de beleving van geluid relevant. Bij de inrichting van de omgeving kunnen we het ervaren geluid verbeteren (soundscaping). Dit doen we door bijvoorbeeld een logische ordening van drukke en stille functies en door geluidsbronnen uit het zicht te houden

Onderbouwing

In Papendorp Noord is op veel plekken sprake van een geluidsbelaste situatie. Hierom is rekening gehouden met een geluidsluwe zijde aan de binnenhoven in De Taats en de Mobiliteitshub. In Groenewoud Noord zorgt de wand voor vermindering van geluid. Deze woningen hebben ook een geluidsluwe zijde. Door deze wand zijn de overige woningen in Groenewoud Noord niet geluidsbelast.

Om te zorgen voor een aangename leefomgeving is bij de inrichting van de openbare ruimte positief geluid (ruisende bomen, zingende vorgels) een belangrijk aandachtspunt.

4.2 FUNCTIES

Woonvisie Utrecht Beter in Balans

Utrecht streeft naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. Wijken waarin gemeenschappen kunnen ontstaan voor mensen om prettig en gezond (samen) te leven en er plek is voor alle (inkomens)groepen, ook kwetsbare Utrechters. Utrecht wil meer balans brengen in vraag en aanbod en de bestaande mismatch in de woningvoorraad aanpakken. Daarvoor wil de gemeente dat er fors gebouwd wordt zodat ook de doorstroming weer op gang kan komen. Het streven is dat de woningvoorraad in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (inclusief zelfstandige studentenhuisvesting en waarvan minstens 70 procent behoort tot de kernvoorraad) en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur

en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Zowel in de middencategorie als in het sociale segment is hiervoor een inhaalslag nodig. Gezond stedelijk leven is daarbij de koers voor de lange termijn. Daarom staan bij het bouwen van nieuwe woningen (en voorzieningen) gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid centraal.

5 Speerpunten in de woonvisie zijn:

Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;

Utrecht benut de groei van de stad om partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee wordt gewerkt naar de 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;

Utrecht wil dat er meer woningaanbod (vrij)komt. Bouwen van kwalitatief goede woningen in de middencategorie en het sociale segment, onder andere via gemengde projecten, en slimme woonruimteverdeling zorgen voor de toename van verhuisketens (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 richt zich op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Onderbouwing

Als er stedelijk wordt gekeken naar de ontwikkeling van de bevolking dan is er de verwachting dat de groep kleine huishoudens nog verder zal oplopen. In tegenstelling tot het naastgelegen Groenewoud krijgt Papendorp Noord een hoogstedelijk gemixt karakter waar niet alleen gewoond, maar ook gewerkt wordt. Over het algemeen wonen hier mensen die relatief dicht bij de stad willen wonen, maar het niet erg vinden om bijvoorbeeld een stuk te fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken. Denk hierbij aan één- en tweepersoonshuishoudens in de vorm van 'jongere' starters op de woningmarkt, maar ook de mobiele empty-nesters. Gestapelde bouw in de vorm van appartementen in de Taats Noord en in de Mobiliteitshub XL lenen zich hier goed voor. Groenewoud Noord is als het ware een mix tussen Papendorp en Groenewoud. De ligging en het karakter van dit gebied lenen zich deels voor grondgebonden woningen waar gezinnen (vanaf 3 personen) zich kunnen vestigen. Idealiter zijn dit doorstromers uit kleinere appartementen elders in de stad. Dit kan zowel in het sociale segment, als in de midden en vrije segmenten. Ook leent dit gebied zich voor gestapeld bouw waar empty-nesters en starters zich kunnen vestigen.

4.3 VERKEER EN PARKEREN

Mobiliteitsplan 2040 | Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie

Utrecht kiest voor het koppelen van verstedelijking aan de uitrol van een OV-systeem dat de ruggengraat zal vormen voor de groei van de stad: het Wiel met Spaken.

De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op met de volgende prioritering:

1. Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten;
- 2.

Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen(inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is;

3. Buiten de stad.

Bij het Wiel met Spaken staat de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling, het OV-systeem en knooppunten dan ook centraal.

Onderbouwing

Voor de bereikbaarheid is het Mobiliteitsplan 2040 de basis. Daarin is aangegeven dat Papendorp in de basis een mobiliteitsprofiel B heeft, maar een mobiliteitsprofiel A mee krijgt in geval van verstedelijking:

"Zone A: in zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder zijn dat het verkeer zichzelf regelt en verkeerslichten zo min mogelijk nodig zijn. A-zones zijn nu het centrum, Leidsche Rijn Centrum en het centrum van Utrecht Science Park. Tussen nu en 2040 komen er mogelijk A-zones bij, afhankelijk van keuzes voor verstedelijking. Mogelijke A-zones zijn het centrum en/of stationsgebied van Overvecht, stationsgebied Lunetten-Koningsweg, het 4e kwadrant van Leidsche Rijn Centrum en het gebied rondom OV-knooppunten Westraven en Papendorp als centra van mogelijke verstedelijking in de A12-zone."

In zowel het Mobiliteitsplan als de RSU 2040 is aangegeven dat Papendorp gezien wordt als een toekomstig knooppunt van openbaar vervoer met stedelijke verdichting als uitgangspunt. De in het Mobiliteitsplan aangekondigde realisatie van een P+R in Papendorp (de Mobiliteitshub XL) en de vertramming van de vrijliggende busbaan (Papendorplijn) dragen daaraan bij.

Ten aanzien van het parkeerregime vermeldt het Mobiliteitsplan het volgende:

“Daarnaast kiest de gemeente in geval van groot-schalige ontwikkelingen in de wijk aan de voorkant voor invoering betaald parkeren in een omliggende wijk (en in het ontwikkelgebied zelf indien daar openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd), om te voorkomen dan in omliggende buurten eerst parkeeroverlast ontstaat en pas na een draagvlakmeting dit probleem kan worden opgelost met de invoering van betaald parkeren. Hiervoor wordt per gebiedsontwikkeling apart een besluit genomen. “
Vanwege de combinatie met het kantorenpark en de daarbij optredende parkeerdruk en vanwege de aanwezigheid van de Mobiliteitshub kiezen we ervoor in Papendorp Noord vanaf het begin betaald parkeren in te voeren. Op basis van het Addendum bij de parkeernota is het gebied tevens aangewezen als maatwerkgebied.

De Parkeernota geeft daarbij het volgende aan:

“Een aantal locaties (...) zijn eerder al aangewezen als maatwerklocaties, waar afwijking van de eis om autoparkeren (volledig) op eigen terrein te realiseren mogelijk is. Gezien de groei van de stad zal dit op steeds meer locaties gaan spelen. We vinden het daarom wenselijk om, in situaties waarin het vanwege de kenmerken van een gebied ende potentiële toename van het autoverkeer wenselijk of zelfs noodzakelijk is om minder parkeerplaatsen aan te leggen, de lijst met aangewezen maatwerklocaties uit te kunnen breiden. De reeds aangewezen maatwerklocaties zijn opgenomen in de module Parkeernormen.”

In het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie wordt Papendorp ingedeeld bij het A-gebied in geval van verstedelijking rond de toekomstige OV-knoop. In de module Parkeernormen is daarover het volgende aangegeven:

“A-gebied: hoog- en centraalstedelijk gebied

In zone A hechten we veel belang aan verblijfskwaliteit en is de verkeersruimte schaars. Voetganger en fietser zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. Het uitgangspunt is dat voor auto's betaald parkeren geldt in de openbare ruimte.

In A-gebied is het autobezit, en -gebruik lager dan in andere delen van de stad, en zijn meer andere mobiliteitsvoorzieningen zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit beschikbaar. Hier geldt dat er geen parkeerplaatsen op eigen terrein hoeven te worden aangelegd als er voldoende andere mobiliteitsoplossingen zijn/worden gerealiseerd.”

Ten aanzien van de te hanteren loopafstanden wordt in de module Parkeernormen het volgende aangegeven:

“In maatwerkgebieden en zone A2 en B1 kan autoparkeren ook buiten loopafstand (bijvoorbeeld op een transferium) worden geregeld.”

Bereikbaarheidsrandvoorwaarden geconcretiseerd

In het Mobiliteitsplan is een lijst opgenomen die bij elk plan doorlopen moet worden. Daarbij dient aangegeven te worden hoe er invulling aan de punten wordt gegeven óf aan te geven dat er een beter alternatief is, dan wel te onderbouwen waarom het niet wenselijk of mogelijk is de randvoorwaarde toe te passen.

Verblijven, voetganger en fiets, Openbaar Vervoer

De openbare ruimte in een gebied dient aantrekkelijk te zijn om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken.

De openbare ruimte is goed toegankelijk, ook voor mindervaliden.

Ontwikkelgebieden moeten om de 50 tot 100 m voetgangers- en fietsverbindingen krijgen.

Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet met een omrijfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur (conform CROW13 aanbeveling).

Voordeuren van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.

Ontbrekende schakels in het hoofdfietsnet moeten zo vroeg mogelijk worden aangelegd binnen de ruimtelijke ontwikkeling.

Onderbouwing

De openbare ruimte bestaat uit de luwe groene binnengebieden van de bouwblokken. Deze zijn autovrij, openbaar toegankelijk via ruime poorten en bieden ruimte voor rust, ontmoeten en spelen. Daarnaast wordt er voorzien in een taludpark en een park langs de ARK. Deze zorgen, naast ruimte voor verblijven, spelen en ontmoeten voor aantrekkelijke verbindingen met onder andere het hoofdfietsnet. Het geheel van openbare ruimte zorgt voor een fijnmazig netwerk dat het kantoren deel van Papendorp verbindt met het woongedeelte van Groenewoud Noord en zorgt voor de verbindingen binnen het plangebied (zie ook paragraaf 3.1.3 voor de routes en verbindingen op kaart)

Openbaar Vervoer

Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen ontsluiting op trein, tram en/of hoogwaardig openbaar vervoer.

Random (toekomstige) haltes en stations wordt ontwikkeld in hogere dichtheden (woningen, werk, publiekstrekkers).

Lokale voetgangersverbindingen sluiten aan op haltes van het openbaar vervoer met een omloopfactor van maximaal 1,4, gerekend vanaf de voordeur. De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het ontwikkelgebied door heldere loop- en zichtlijnen.

OV-haltes zijn goed toegankelijk voor alle doelgroepen.

De (OV- of weg-) infrastructuur maakt een betrouwbare doorstroming van het OV mogelijk.

Onderbouwing

Door Papendorp loopt een vrijliggende busbaan die is voorbereid op de komst van een tram. De Mobiliteitshub XL is hieraan gekoppeld. Vanaf de Mobiliteitshub XL is de HOV halte goed te bereiken. Tevens is de HOV halte gekoppeld aan de fietsroute en fietsenstalling van de Mobiliteitshub XL. Voor voetgangers zijn er routes voorzien langs de Orteliuslaan (drooglooproute), door de binnenterreinen van De Taats en de Mobiliteitshub XL (groene route) en langs de Mercatorlaan (route door het woongebied).

Aan de HOV halte en de mobiliteitshub zijn verschillende voorzieningen gekoppeld, waaronder de supermarkt en een sportschool.

Auto en (her)inrichting van straten

Grote ruimtelijke ontwikkelingen krijgen directe aansluiting op stedelijke verbindingswegen.

De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid.

De stedenbouwkundige structuur en ruimtelijke functies krijgen zo'n invulling dat ze lopen, fietsen en OV-gebruik stimuleren en dat voor het autoverkeer de rustige momenten en routes met meer vrije capaciteit worden benut (al dan niet met bijdragen voor verkeersmanagementmaatregelen om zo ruimte te creëren voor extra verkeersstromen van en naar de ruimtelijke ontwikkeling).

De herinrichting van aangrenzende stedelijke verbindingswegen tot stadsboulevard en inrichting van overige wegen in en bij het gebied tot 30 kilometer per uur straten zijn onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling.

Voor goederenvervoer is maatwerk nodig om te bekijken op welke wijze goederenstromen schoon, stil en efficiënt ingepast kunnen worden. Laden en lossen vindt bij voorkeur inpandig plaats

Onderbouwing

In Papendorp Noord wordt zoveel mogelijk aangesloten op de bestaande wegenstructuur (Orteliuslaan, Mercatorlaan, Taatsendijk) en wordt deze op een logische wijze voortgezet. Op deze wegen is voldoende capaciteit. Verder blijven de woongebieden zoveel mogelijk autovrij. Het verkeer wordt zo snel mogelijk naar de parkeerplaatsen geleid. De Mobiliteitshub XL vormt hierbij een belangrijke voorziening. Het verkeer naar Mobiliteitshub wordt zoveel mogelijk over de Orteliuslaan geleid. De aansluiting met de Marinus van Tyruslaan wordt hiervoor voorzien van een linksaf afslag. In het profiel en de bochtstralen is rekening gehouden met het verkeer van en naar Nedal (lang vrachtverkeer).

Parkeren en mobiliteitsmanagement

De geldende fiets- en autoparkeernormen van de gemeente zijn van toepassing.

Mobiliteitsmanagementmaatregelen en het realiseren/aanbieden van schone en (ruimte-) efficiënte vervoeropties zoals deelauto's en -fietsen zijn integraal onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld als onderdeel van ontwikkel /koop/ huurovereenkomsten of parkmanagement).

Voorzieningen voor deelmobiliteit bij een ontwikkeling moeten voor iedereen toegankelijk zijn door aansluiting bij MaaS (Mobility as a Service).

Onderbouwing

Papendorp Noord is een maatwerkgebied ten aanzien van parkeren. Zie verdere motivatie hierboven. MaaS en deelmobiliteit zijn onderdeel van de Mobiliteitshub XL.

4.4 OPENBARE RUIMTE / GROEN/ ECOLOGIE

Het kader voor groen/ ecologie is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

1. de ambities uit de startnotitie;
- 2.

het beleid rondom groen/ecologie (Groenstructuurplan, Bomenbeleid, Natuurwaardenbeleid en Utrechtse soorten beleid);

3. een aantal moties;
4. en de huidige natuurwaarden in het plangebied.

Ambities uit de startnotitie

In de startnotitie van Papendorp Noord staan een aantal ambities/omschrijvingen over het toekomstige groen in het plangebied. Zoals:

'Papendorp Noord ademt een groene stedelijke sfeer.'

'Parkeren zoveel mogelijk uit het zicht en nadruk op vergroening'

'Kernbegrippen voor het gebied zijn daarmee: stedelijk, duurzaam en bereikbaar, auto's uit het zicht, multifunctioneel, verbonden, bijzondere groenoplossingen.'

'In totaal wordt minimaal 20% van de plandelen Taats Noord en Groenewoud Noord bestemd voor groen, water en spelen. In de uitwerking wordt ernaar gestreefd de openbare ruimte zoveel als mogelijk onverhard in te richten.'

'In het verlengde van het ontwerp voor Papendorp wordt de woonwijk Groenewoud Noord zoveel mogelijk vormgegeven als een landschap met losse elementen. Circa 45% van het gebied is openbaar, waarvan iets meer dan de helft bestaat uit verharding. In het verlengde van de keuze om een open, groen beeld te creëren is in zo veel mogelijk straten groen aanwezig, zowel voor het zicht als tegen hittestress. Ook groene daken kunnen daar aan bijdragen. Daarnaast is gebruiksgroen - om in te spelen, wandelen, sporten, ontspannen of te ontmoeten - op loopafstand van de woningen aanwezig.'

'De belangrijkste groene gebieden met betekenis voor het gehele plangebied zijn het Kanaalpark, de verbindingen tussen de Taats en het Kanaalpark en de verbijzondering in de bocht van het kanaal. Langs het kanaal loopt een doorgaande langzaam verkeersverbinding. Voor de zone langs het kanaal geldt de kanaaloever in Leeuwesteyn als referentie. Tussen

het kanaal en de nieuwe woningen van Groenewoud Noord komt een parkstrook. Dit groen draagt bij aan gezondheid doordat de woningen er zicht op hebben en doordat hier ruimte is om te spelen, te bewegen en te ontspannen.'

Beleid

Groenstructuurplan

Het actualisatie groenstructuurplan 2017-2030 heeft de volgende opgaven:

'stad en land verbinden, meer kwaliteit en meer groen in de stad en meer groen om de stad, groen en blauw voor 'gezonde verstedelijking' en 'klimaatadaptatie'.

In het plan zijn de bestaande en wenselijke stedelijke groenstructuren vastgelegd. Deze groenstructuren hebben zowel een landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve als ook ecologische functie. Ambitie van dit plan is om door combinatie van de opgaven een meerwaarde te creëren. Ontbrekende delen van de groenstructuur worden ingevuld. De open einden in de groenstructuur zijn op die manier te beschouwen als ruimtelijke reserveringen voor de realisatie van toekomstig, stedelijk groen.

De ambities zijn vastgelegd in een kaart: Visie Groenstructuur 2030. Deze kaart toont de ecologische, recreatieve, cultuurhistorische en ruimtelijke samenhang.

Het plangebied voor de ontwikkeling van Papendorp Noord maakt deel uit van de Groenstructuur. Want door het plangebied lopen twee verticale ecologische verbindingroutes (noord-zuid richting): langs het kanaalpark en langs de westgrens (Orteliuslaan) van het plangebied. Ook loopt er een horizontale ecologische verbinding (oost-west richting) door het plangebied (Taatsenplein, Bevrijdingslaan en Churchillaan) die van belang is. De oost-west verbinding verbindt het natuurgebied Strijkviertel met park Transwijk, via Papendorp Noord. Het rechthoekige groene gebied ten zuiden van de Bevrijdingslaan en de Churchillilaan is een stapsteen tussen Strijkviertel en park Transwijk en is ook aangewezen als stedelijke groenstructuur. Daarnaast sluit het gebied aan op het 'Rondje Stadseiland' dat langs het Merwedekanaal loopt en een groene route zal vormen. De plannen daarvoor zijn in de maak.

De bruine stippellijn geeft een gewenste uitbreiding van de groenstructuur aan. Hiermee kan er nog een kortere groene verbindingzone gemaakt worden van Strijkviertel langs het dakpark/tuin naar het Merwedekanaal.

Op alle plekken die aangewezen zijn als groenstructuur dient het groen en de ecologie behouden en versterkt te worden.

De herinrichting van Papendorp Noord, en zeker de genoemde 'wenselijke groenverbindingen' hierboven kunnen bijdragen aan de opgaven "Gezonde Stad" en "Klimaatverandering". Voor de klimaatopgave is meer groen nodig voor de opvang van water en verkoeling in de stad. Bij de herinrichting wordt daarom gezocht naar mogelijkheden om het groen in de openbare ruimte te verbeteren en te versterken.

Bomenbeleid Utrecht (2009)

In het bomenbeleid zet de gemeente Utrecht in op meer volwassen bomen en een groter belang van bomen in ruimtelijke projecten. Een zorgvuldige afweging voor behoud, verplanten, herplanten of kappen is daarbij van belang. De bomen langs de wegen in de gemeentelijke groenstructuur (Orteliuslaan, Taatsenplein, Bevrijdingslaan en Churchillilaan) en de weg langs het Merwedekanaal) maken deel uit van de hoofdbomen structuur.

Bomen helpen bij het aanpassen aan klimaatwisselingen. Ze zorgen namelijk voor verkoeling bij hitte en voor waterberging bij wateroverlast. Bomen zijn belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit en zorgen dat plekken herkenbaar zijn en een eigen identiteit hebben. De gemeente wil een heldere afweging kunnen maken voor het behoud van bomen in de stad. Daarnaast geven we bij ontwikkelingen in de gemeente extra aandacht aan de belangrijke boom-structuren: groepen of rijen bomen die waardevol zijn voor cultuurhistorie, voor de natuur of voor het landschap. Bijvoorbeeld bomen langs wegen, kanalen en rivieren. Als bomen weg moeten en niet verplant kunnen worden, dan moeten er nieuwe bomen worden geplant (herplantplicht).

Wet natuurbescherming

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

Beschermde dier- en plantensoorten

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

- of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
- of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
- of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

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

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

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

Utrechtse Soortenbeleid (2018)

Bij ruimtelijke ontwikkelingen willen we naast de soorten uit de wet natuurbescherming extra rekening houden met een aantal diersoorten in Utrecht. Welke soorten dit zijn staat in de nota Utrechtse soortenlijst. De gemeenteraad heeft deze nota vastgesteld op 7 juni 2018. Bij het natuurwaardenonderzoek dient ook onderzoek gedaan te worden naar het voorkomen van de soorten op deze lijst.

Moties

De gemeente Utrecht heeft de wens dat gebieds- en/of gebouw ontwikkeling gaat bijdragen aan de transitie naar een klimaat neutrale, natuur-inclusieve, klimaat adaptieve, circulaire stad. Hiervoor zijn onder andere de volgende moties van toepassing:

Motie 2017 - 61, Utrecht bouwt BENG.

Coalitieakkoord Utrecht, 2018-2022.

Motie 2017 – 228, Plan puntensysteem diervriendelijk bouwen.

Motie 2019 – 336, Betere biodiversiteit.

Motie 2019 – 163, Groen van bijzaak naar standaard werkwijze

Motie 2019 – 134, klimaatadaptatie en onderhoud openbare ruimte gaan hand in hand.

Motie 2016 – 252, Utrecht bouwt circulair.

Het 'groen tenzij' principe dienen standaard opgenomen te worden in alle ontwikkelplannen. Dit principe houdt in dat we in Utrecht straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels groen inrichten, tenzij dat op een specifieke plek niet kan vanwege de vereiste functionaliteit. Alle plannen die vanaf 2021 worden uitgevoerd, moeten getoetst worden op het 'groen tenzij' principe (door BING).

Bij ruimtelijke ontwikkelingen kijken we naar de mogelijkheden om met behulp van groen en water effectieve oplossingen te bieden voor stedelijke opgaven. Ons natuurlijke kapitaal draagt bij aan gezonde verstedelijking en klimaatadaptatie, als we anders bouwen, mobiliteit anders benaderen, minder 'verstenen' en meer functies van groen en blauw toe te passen.

Het is van belang om hier vanaf het begin van het planproces op in te zetten. Groenopgaven combineren we zoveel mogelijk met wateropgaven, omdat multifunctioneel inzetten van de ruimte leidt tot effectieve, robuuste oplossingen voor de stedelijke opgave en meerwaarde biedt voor de inwoners en de biodiversiteit.

Huidige situatie en natuurwaarden

Papendorp Noord is voor een groot deel verhard door wegen, parkeerplaatsen en bedrijventerreinen. Daarnaast bestaat een groot gedeelte uit grasland. Er zijn een aantal bosjes en bomenrijen langs de wegen. Maar de ruimte voor planten en dieren is hier nu beperkt door de weinige schuilmogelijkheden en de geïsoleerde ligging.

Vanuit de Natuurwaardenkaart is het voorkomen van de Haas, Konijn, Zwarte roodstaart, Meervleermuis en Kerkuil in het plangebied bekend. En vlakbij het plangebied de Kleine watersalamander, Bosmuis en Buizerd. Dit zijn soorten die vanuit de wet natuurbescherming beschermd zijn. Voor de Haas, Konijn, Bosmuis en Kleine watersalamander is provinciale vrijstelling van bescherming. Daarnaast is op de natuurwaardenkaart te zien dat er Utrechtse soorten voorkomen. Die worden door de gemeente Utrecht beschermd naast de soorten uit de wet natuurbescherming. In het plangebied komt Blauwborst, Kleine Karakiet, Tjiftjaf, Grote Kaardebol, Brede Latyrus en natuurlijk hooiland voor.

Ontwikkelingen rondom het plangebied

In verschillende gebieden rond Papendorp Noord vinden grote ontwikkelingen plaats. In de aangrenzende wijk Groenewoud komt een nieuwe woonwijk en Strijkviertel wordt verder ontwikkeld o.a. met natuurvriendelijke oevers. Daarnaast wordt er een groen 'Rondje Stadseiland' ingericht dat grenst aan het plangebied. Het is van belang om het groen en de ecologie in Papendorp Noord goed te verbinden met de omliggende gebieden.

Daarvoor moeten de 'groene' plannen van de omliggende gebieden bekend zijn.

Ecologische quickscan

Er is een quickscan natuurwetgeving voor het plangebied Papendorp Noord te Utrecht uitgevoerd, ten behoeve van op te stellen bestemmingsplan. Door middel van de quickscan wordt in beeld gebracht of de ontwikkeling mogelijk in strijd is met de natuurwetgeving en hoe eventuele strijdigheid met de wet voorkomen kan worden. De ecologische quickscan is als bijlage bijgevoegd. In de ecologische quickscan bevat de volgende conclusie:

Beschermde gebieden

negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn niet uit te sluiten.

een stikstofdepositie in stikstof gevoelige habitats is mogelijk, een aerius-berekening is daarom noodzakelijk*

de voorgenomen plannen hebben geen aantasting van het NNN tot gevolg

de werkzaamheden hebben geen negatief effect op beschermde beeldbepalende bomen of houtopstanden

*

er is een eerste quick-scan berekening naar stikstof depositie uitgevoerd waaruit blijkt dat stikstof depositie geen belemmering is voor het plan (zie paragraaf 5.10)

Beschermde soorten

in het plangebied komen mogelijk verschillende soorten voor die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming en de Utrechtse soortenlijst.

Soorten van de Vogelrichtlijn van de Wet natuurbescherming (VR)

het plangebied is geschikt als foerageer- en broedgebied voor algemene vogelsoorten

de voorgenomen plannen kunnen negatieve effecten hebben ten aanzien van het foerageer- en broedgebied van algemene vogelsoorten. Hiermee zal bij de ontwikkeling van de plannen rekening gehouden moeten worden.

er zijn mogelijk jaarrond beschermde nesten van huismussen, gierzwaluwen, ransuil, buizerd, sperwer, steenuilen en zwarte roodstaarten in het plangebied aanwezig. Een soortgericht onderzoek naar deze jaarrond beschermde nesten en relevante functionaliteiten is dan ook noodzakelijk

Soorten van de Habitatrichtlijn van de Wet natuurbescherming (HR)

door de geplande ruimtelijke ontwikkeling worden mogelijkwerwijs verblijfplaatsen van vleermuizen (in de bedrijfshallen, kantoorpanden, de woning aan de Taatsendijk 1c en de bomen rond KWS Infra) vernietigd of verstoord.

tevens worden mogelijke foerageergebieden en vliegroutes vernietigd of verstoord waardoor negatieve effecten op de vleermuis niet opvoorhand uit te sluiten zijn.

er dient hier een aanvullend onderzoek naar plaats te vinden.

Nationaal beschermde soorten van de Wet natuurbescherming (Nat)

de voorgenomen plannen hebben mogelijk een negatief effect op algemeen voorkomende (bunzing, egel, haas, konijn, eekhoorn, huisspitsmuis en veldmuis). Voor deze soorten geldt in provincie Utrecht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling een algehele vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming

tevens kan de steenmarter in het plangebied leven, deze soort is niet vrijgesteld en de geplande ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten, een aanvullend onderzoek naar deze soort is dan ook noodzakelijk.

Soorten van de Utrechtse soortenlijst (USL)

een aantal soorten die in het gebied voorkomen staan op de Utrechtse soortenlijst, het betreft de grote kaardenbol, veldlathyrus, kleine modderkruiper, bittervoorn, kleine karekiet, merel en de tjiftjaf. Ook de aanwezigheid en verspreiding van deze soorten zullen in kaart gebracht moeten worden.

Mitigerende maatregelen

op dit moment is er geen duidelijkheid over de omvang van de plannen en de uitvoering hiervan, derhalve wordt uitgegaan van een worse-case scenario waarbij het hele plangebied ontdaan wordt van begroeiing, alle sloten gedempt worden, de bomen gekapt worden en de woningen en bedrijfspanden aan de noordzijde gesloopt worden. Indien een of meer van deze stappen niet uitgevoerd worden, dan kan dat een grote invloed hebben op de te verwachten effecten.

HOOFDSTUK 5 ONDERZOEK EN HAALBAARHEID

5.1 GELUIDHINDER

Voor de geluidssituatie zijn twee elementen van belang: de regelgeving ten aanzien van wegverkeerlawaaï en de consequenties van de aanwezigheid van een gezoneerd industrieterrein. Daarnaast zijn de (geluids) milieuzones van de bestaande bedrijfsbestemmingen van belang. De kaderstelling wordt gevormd door de verwachte normen uit de Omgevingswet. Naast de Rijksweg dient rekening te worden gehouden met de gemeentelijke wegen zoals de M.L. Kinglaan in het noorden, de Bevrijdingslaan in het zuiden en de Orteliuslaan in het westen. Daarbij houdt het plan rekening met een intensivering van het verkeer op de Mercatorlaan vanwege het voornemen om deze weg verlengen. Onder de normen van de Omgevingswet is woningbouw in Papendorp Noord mogelijk mits aan de voorwaarden uit de Geluidnota (zie verderop) wordt voldaan.

Wegverkeerslawaaï

Eind 2019 heeft het college een nieuwe Nota Volksgezondheid ('Gezondheid voor Iedereen' Volksgezondheidbeleid 2019-2022) vastgesteld. Een van de speerpunten van deze nota is 'Gezonde leefomgeving'. In een gezonde leefomgeving is de druk op de gezondheid zo laag mogelijk. Ook geluid heeft invloed op de gezondheid van mensen. We werken daarom toe naar normen die op gezondheid zijn gebaseerd. Concreet vertaalt zich dit in een lokale ambitiewaarde van 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen. Ook zorgen we dat nieuwe ontwikkelingen zoals woningen, niet leiden tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen (luwe zijde).

De kaderstelling wordt naast de Nota 'Volksgezondheid voor Iedereen' gevormd door de Wet geluidhinder; de Wet ruimtelijke ordening en de Geluidnota Utrecht en na 1-1-2022 door de Omgevingswet. Omdat deze planvorming voorzien is na die datum planologisch te worden vastgelegd wordt deze laatste nu beschouwd en de Wet geluidhinder buiten beschouwing gelaten.

In de Omgevingswet worden voor wegverkeer normen gesteld voor o.a. nieuwe woningen. Dit gebeurt middels een standaardwaarde en een maximale waarde. Een geluidbelasting onder de standaardwaarde is zonder meer toelaatbaar; boven de maximale waarde is de bestemming wonen niet mogelijk en tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale waarde is een afweging mogelijk. Om deze afweging te kunnen maken wordt aangesloten bij de eisen van de Geluidnota Utrecht. Kort gezegd is de essentie hiervan, dat een waarde boven dan de standaardwaarde kan indien iedere woning beschikt over een luwe zijde (geluidsbelasting onder de standaardwaarde); 30% van de verblijfsruimten aan deze luwe zijde en de buitenruimte bij voorkeur aan de luwe zijde maar zeker niet op een plek waar de standaardwaarde met meer dan 5 dB wordt overschreden. Deze voorwaarden zijn een compensatie met het oog op de gezondheid om te bouwen op een locatie met een hogere geluidbelasting.

Geluidnormen nieuwe woningen	Gemeentelijke wegen	Rijkswegen
Standaardwaarde	53 dB	55 dB
Ambitiewaarde Nota Volksgezondheid	63 dB	NVT - omdat de wettelijke grenswaardestrenger is dan de ambitiewaarde
Maximale waarde	70 dB	60 dB

Duidelijk is te zien dat de ambitie van Utrecht met betrekking tot gezonde verstedelijking duidelijk hoger ligt dan de wettelijke normen (dus lager getallen) voor gemeentelijke wegen. Dit is ook in lijn met het beleid uit de Geluidnota om in Leidsche Rijn de eerdere wettelijke hogere kwaliteit bij eerste planologische besluitvorming te continueren.

De ontwikkellocatie Papendorp Noord ligt binnen het invloedsgebied van gemeentelijke wegen en rijkswegen (A2/A12). Goed om te beseffen dat onder de Omgevingswet het gaat om het geluid van alle gemeentelijke wegen met een verkeersintensiteit van 1.000 auto's per etmaal bij elkaar. Hieronder vallen ook de 30 km/uur wegen. Naar deze wegen, de groep gemeentewegen en de groep rijkswegen, dient geluidsonderzoek te worden uitgevoerd. In het kader van het toedelen van functies aan locaties dient ook onderzocht te worden wat het effect van de planvorming (o.a. de verkeersaantrekkende werking van het plan) op zijn omgeving is. Als dit effect meer dan 1.5 dB is dienen er mitigerende maatregelen te worden getroffen en de grenswaarden in acht te worden genomen.

In het Omgevingsplan zal de toegestane geluidbelasting op nieuwe woningen en andere geluidgevoelige functies alsmede de voorwaarden (luwe gevel, situering buitenruimte en woningindeling voor woningen) die gelden bij het verlenen van een

omgevingsvergunning worden vastgelegd. Op die manier is duurzaam geborgd dat de beoogde kwaliteit ten tijde van de besluitvorming uiteindelijk ook gerealiseerd wordt.

Geluidsbelasting vanwege gemeentelijke wegen

In de hiernaast opgenomen figuren is op basis van recent stedenbouwkundig ontwerp en een projectvariant van het verkeersmodel een inschatting gemaakt van de te verwachten toekomstige geluidbelastingen van de gemeentelijke wegen.

De verwachting is dat voor het wegverkeer van de gemeentelijke wegen de geluidbelasting lager is dan de maximale waarde. Op sommige locaties wordt een overschrijding van de ambitiewaarde berekend (Mercatorlaan en langs de weg naar Nedal). Aan de zijde van de Orteliuslaan wordt wel voldaan aan de ambitiewaarde van 63 dB. De toepassing van bronmaatregelen in de vorm van een stiller wegdek of een snelheidsverlaging zijn naar verwachting op de Mercatorlaan noodzakelijk om te kunnen voldoen aan deze ambitiewaarde. Voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde (standaardwaarde onder de nieuwe wet) moet er onverminderd worden voldaan aan de eis dat elke woning over een geluidluwe gevel beschikt. Hierdoor zijn éézijdig georiënteerde woningen (meestal) niet mogelijk. Alleen bij beperkte overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde kan in sommige gevallen middels maatregelen aan de gevel (balkon met gesloten borstwering en absorptie op het plafond) voldaan worden aan de eis van een luwe gevel.

Geluidsbelasting vanwege de Rijkswegen

De geluidbelasting vanwege de Rijkswegen is in naaststaande figuren gepresenteerd.

De geluidbelasting vanwege de Rijkswegen is het hoogst in Groenewoud Noord en aan de Orteliuslaan. Mede vanwege de reeds aanwezige geluidsbeperkende maatregelen langs de A2 wordt er op beide locaties net aan de maximale waarde van 60 dB voldaan. Aan de Orteliuslaan zijn met name kantoren voorzien maar zijn er vanuit geluid geen beperkingen om ook woningen te realiseren (mits ze een geluidluwe gevel hebben). Uit nader onderzoek zal moeten blijken of bij verdere detaillering nog steeds aan de maximale waarden kan worden voldaan of welke geluidsbeperkende maatregelen hiervoor moeten worden getroffen. Ook kan de fasering een onderdeel van de voorwaarden zijn, denk hierbij bijvoorbeeld aan dat woningbouw pas kan nadat de afscherming van de Taats Noord is gerealiseerd. Ook dit moet blijken uit het vervolgonderzoek.

Voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van deze bron (Rijksweg) moet er ook worden voldaan aan de eis van de geluidluwe gevel. In de binnen gebieden van de blokken in de Taats Noord zijn de geluidluwe gevels zichtbaar middels de groene vlakken. De aandachtspunten in het algemeen zijn de geluidluwe gevels op de hoeken. Iedere woning moet immers een gevel hebben die grenst aan het luwe binnengebied.

In Groenewoud Noord wordt ook op de (hogere) achtergevels de voorkeurwaarde vanwege de Rijksweg overschreden (zie de gele vlakken in onderstaande figuur). De geluidluwe gevel vraagt op deze locatie daardoor verdere aandacht. Het bouwen met even hoge en gesloten bebouwing zou daarbij kunnen helpen.

Het TB2020 van de Ring Utrecht bevat geluidsmaatregelen die mogelijk ook een oplossend vermogen kunnen hebben. Deze uitgangspunten uit het geluidregister (input voor de berekeningen van de Rijksweg) mogen gebruikt worden als TB onherroepelijk is.

Scheepvaartlawaaï

Er bestaan voor scheepvaartlawaaï geen normen die gelden ter plaatse van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen langs een scheepvaartroute en deze direct beschermen. Wel zijn er emissie-eisen; dus voor de geluidsproductie. Voor het akoestisch onderzoek Leeuwestein is een DHV onderzoek (2004) in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als referentiekader aangehouden. Dat betrof de geluidsemisatie van varende binnenvaartschepen. Dit onderzoek kan ook voor Papendorp Noord worden gehanteerd.

Geluid van industrieterrein

Met het van kracht worden van de Omgevingswet zal de regeling zoals die gold in de Wet geluidhinder daarin worden opgenomen en zal deze op enkele punten wijzigen. Rondom de industrieterreinen zoals Papendorp worden aandachtsgebieden vastgelegd. De zones voor industrieterreinen zullen vervallen Nieuwe woonbestemmingen binnen die aandachtsgebieden worden getoetst aan de geluidgrenswaarden voor de beoordelingseenheden L_{den} en L_{night} .

Door realisering van dit bestemmingsplan verdwijnt van bepaalde plandelen de bestemming 'Wet geluidhinder-gezoneerd industrieterrein' uit het plangebied. Dit is alleen mogelijk als de milieuvergunning van de asfaltcentrale (een zogenaamde grote lawaaimaker) niet meer van kracht is.

Van het industrieterrein Papendorp waar deze gezoneerde plandelen onderdeel van uitmaakten, resteert daarna alleen het terrein van Nedal Aluminium B.V., aan de noordzijde van de M.L. Kinglaan. Daarvoor zal een nieuw aandachtsgebied worden vastgesteld.

Vanwege de korte afstand het noordelijke deel van het plangebied Taats Noord tot Nedal zal dit deel zeker binnen het aandachtsgebied liggen. Waar binnen dat aandachtsgebied woningbouw mogelijk wordt gemaakt moet voor die woningen geluidonderzoek en een toets aan geluidgrenswaarden worden uitgevoerd op grond van de Omgevingswet.

Geluidbelasting woningen

Uit voorlopig onderzoek blijkt dat de op de meest noordelijk gelegen woonbestemming, met een hoogte van 8 tot, aan de oostzijde, 10 lagen (30 m), de langtijd gemiddelde geluidbelasting niet hoger is dan de maximale grenswaarden voor industrielawaai volgens de Omgevingswet: 55 dB voor Lden en 45 dB(A) voor Lnight. Het maximale momentane geluidniveau LA,max is daar niet hoger dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag, avond en nacht. Dit zijn aanvaardbare grenswaarden voor geluid van bedrijven.

5.2 LUCHTKWALITEIT

Wetgeving

De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Bij lucht gaat het om de aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de buitenlucht. Wegverkeer is, samen met de achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate bepalend voor de luchtkwaliteit. Door het plan neemt de intensiteit van het wegverkeer in de omgeving van het plangebied toe.

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

Aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;

Een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;

Aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM10 (fijn stof) en NO2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht;

Het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Er dient aangetoond worden of op grond van artikel 5.16, lid 1 onder (a, b, c, en/of d) van de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor de uitvoering van het plan.

De Utrechtse gemeenteraad heeft bovendien in 2015 via een motie de opdracht gegeven om lagere waarde voor fijnstof te realiseren waarbij gekeken wordt naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden. Er zal ook gekeken moeten worden in hoeverre dit plan bijdraagt aan de ambitie van de gemeente ten aanzien van de WHO advieswaarden voor fijn stof.

Onderbouwing en onderzoek

Vanuit luchtkwaliteit zijn twee aspecten van belang: de invloed van het plan (programma en vormgeving) op luchtkwaliteit en de aanwezigheid van eventuele gevoelige bestemmingen.

Gevoelige bestemmingen zijn plaatsen waar gevoelige groepen (kinderen, ouderen, zieken) lange tijd verblijven, zoals kinderdagverblijven, scholen, ziekenhuizen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening (Wet RO) adviseren de GG&GD en Milieu en Duurzaamheid bij voorkeur geen gevoelige bestemmingen te ontwikkelen binnen 50 meter van drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen/etmaal) en binnen 300 meter van snelwegen. Dergelijke functies zijn niet opgenomen in Papendorp Noord.

Op basis van de huidige concentraties NO2 en fijn stof in de omgeving van het plangebied kan worden aangenomen dat de ontwikkeling aanvaardbaar is uit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit zal in de ruimtelijke procedure middels een luchtkwaliteitonderzoek inzichtelijk worden gemaakt.

5.3 EXTERNE VEILIGHEID

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het bouwplan is gelegen nabij de rijksweg A2, en het Amsterdam Rijnkanaal (ARK), beide zogenaamde basisnetroutes. Dit betekent dat deze trajecten zijn aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen en hebben daarmee een samenhangend veiligheidsrisico. Aangezien het invloedsgebied van de A2 (gelegen tot 355 meter van de A2) deels over het plangebied ligt, dient bij de vaststelling van de plannen rekening te worden gehouden met de risico's die dit transport met zich meebrengt. Voor het ARK is deze afstand 90 meter, deze ligt ook deels over het plangebied.

Plaatsgebonden risico

Het PR plafond ofwel de basisnetafstand van de A2 ter hoogte van het plangebied is 0 meter en vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Wel geldt er een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied. Dit plasbrandaandachtsgebied is gelegen tot 30 meter van de buitenste kantstrepen van de A2. Binnen dit gebied wordt geen bebouwing voorzien. Het plasbrandaandachtsgebied van de A2 legt dus geen aanvullende eisen op aan de geplande bebouwing.

Voor het ARK geldt tevens dat de basisnet afstand 0 meter is. Het plaatsgebonden risico van het ARK vormt daarmee geen belemmering. Voor het ARK geldt wel een vrijwaringszone van 25 meter vanaf de kantlijn. Binnen dit gebied wordt geen bebouwing voorzien. De vrijwaringszone van het ARK vormt hiermee geen beperking.

Groepsrisico

Aangezien het plangebied binnen de invloedsgebieden van de A2 en het ARK ligt dient het groepsrisico van deze risicobronnen te worden verantwoord.

Op basis van de vuistregels van de handreiking risicoanalyse transport wordt geconcludeerd dat voor beide risicobronnen de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Gezien de relatief grote afstand van de geplande bebouwing tot de transportroutes is het niet waarschijnlijk dat het groepsrisico groter zal zijn dan 10% van de oriëntatiewaarde. In dat geval kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

De verantwoording van het groepsrisico wordt uitgevoerd door het bevoegd gezag, in deze Gemeente Utrecht, waarbij in de toelichting van het bestemmingsplan moet worden beschreven hoe wordt omgegaan met bescherming en zelfredzaamheid van personen die zich in de gebouwen bevinden. Denk hierbij aan voldoende vluchtwegen, nooduitgangen aan de van de A2 of ARK gekeerde zijde, afsluitbare ventilatiesystemen etc. Tevens dient advies gevraagd te worden door het bevoegd gezag aan de veiligheidsregio ten aanzien van de zelfredzaamheid en rampenbestrijding.

Buisleidingen

In en nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen die van belang zijn in het kader van de externe veiligheid.

Risicobedrijven

In en nabij het plangebied is op dit moment geen sprake van (toekomstige)risicobedrijven.

5.4 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht genomen te worden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen). Zo worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

In het plangebied en haar directe omgeving zijn er twee aandachtspunten, namelijk Nedal en de bedrijven in Mercat. De asfaltcentrale wordt buiten beschouwing gelaten. Deze verhuist naar buiten het plangebied om de ontwikkeling in Groenewoud mogelijk te maken en heeft geen invloed meer op het plangebied. Ook de huidige bedrijven binnen het gedeelte Groenewoud Noord wordt buiten beschouwing gelaten, deze maken plaats voor de ontwikkelingen in het gebied.

Nedal

Nedal Aluminium B.V. heeft milieucategorie 5.3. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat de geluidszone voor Nedal (en KWS) is opgesteld conform de "handreiking industrielawaai en vergunningverlening" en niet conform de "handreiking bedrijven en milieuzoneringen". Dit betekent dat voor het aspect geluid de ligging van de geluidzone bepalend is en niet de afstandstabel uit de VNG brochure. Zie hiervoor paragraaf 5.1 Geluidhinder.

Mercat

Bedrijven in Mercat mogen geen hinder veroorzaken voor aangrenzende woningen. De bedrijven die hier komen mogen daarom maximale milieucategorie van 3.1 hebben. De aan te houden afstand tot woningen is dan 30 m omdat het woongebied gezien het achtergrondgeluid van de omliggende wegen kan worden gezien als een 'gemengd gebied'. De afstand van Mercat tot woningen is ruim 30 meter zodat sprake is van een goede ruimtelijke inpassing.

5.5 ARCHEOLOGIE EN MONUMENTEN

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 archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de 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 'verstoorder betaalt'-principe. De kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

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

Verordening en bestemmingsplan

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

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is gebaseerd op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen. Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch-geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m² en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Archeologische verwachting voor Papendorp-Noord

De archeologische waarden/verwachtingen in plangebied Papendorp-Noord laten zich onder drie punten beschrijven:

In alle vier delen van het plangebied komen afzettingen voor van fossiele stroomgordels en crevassegeulen, die met name in de late prehistorie en Romeinse tijd hebben gezorgd voor relatief gunstige mogelijkheden voor bewoning en landgebruik. In het aangrenzende plangebied Groenewoud zijn in 2020 inderdaad aanwijzingen gevonden voor bewoning in de bronstijd en/of ijzertijd. Op de gemeentelijke archeologische waardenkaart zijn de betreffende gebieden groen gemarkeerd. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m² en dieper dan 50 cm. Op dit punt doet zich wel het probleem voor dat de geomorfogenetische kaart waarop de archeologische waardenkaart is gebaseerd, juist voor het grootste deel van de twee noordelijke deelgebieden, Groenewoud-Noord en Mercat, een lacune vertoont. Deze gebieden zijn indertijd niet gekarteerd, maar de stroomgordel- en crevasseafzettingen bevinden zich evident ook hier, met de daaraan verbonden archeologische verwachting. Een zorgvuldige omgang met erfgoedwaarden zou betekenen dat ook deze gebieden in het ontwerp- en realisatieproces worden beschouwd als zijnde 'groen' volgens de archeologische waardenkaart. De uiterste noordrand van de deelgebieden Groenewoud-Noord en Mercat, en met name de noordoosthoek van Groenewoud-Noord valt binnen de beschermingszone van de limesweg, de Romeinse verbindingsweg die in de 1e-3e eeuw de militaire installaties op de zuidoever van de Rijn met elkaar verbond. Dit gegeven vormt een archeologisch (en cultuurhistorisch) element van de eerste orde, zeker ook in het licht van de aanstaande Werelderfgoedstatus van de resten van de Romeinse grens (limes) in Nederland, ook al maakt het betreffende tracégedeelte geen deel uit van de eigenlijke kern- of bufferzone van het Werelderfgoed. Op de archeologische waardenkaart is de beschermingszone van de limesweg rood gemarkeerd. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm.

In de oostelijke berm van de Taatsendijk, iets ten zuiden van huisnummer 1, liggen de resten van de voormalige Taatse of Galekopper molen uit de 17e-19e eeuw. De kort na 1880 gesloopte wipwatermolen was verantwoordelijk voor het bemalen van de zuidelijker gelegen polder Papendorp. In 2002 kwamen goed bewaarde resten van met name de zogenaamde krimpuren en achter- en voorwaterloop voor de dag bij de sloop van de woning Taatsendijk nr. 3. De monumentale resten zijn toen oppervlakkig gedocumenteerd en weer toegedekt, met het oog op eventuele integratie in toekomstige plannen. Op de archeologische waardenkaart is de locatie van de voormalige molen en molenaarswoning rood gemarkeerd. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm. In de uitwerking zal bekeken worden of en hoe dit ingepast kan worden in de Mobiliteitshut XL

Cultuurhistorie

In zijn huidige staat herbergt het plangebied weinig zichtbare cultuurhistorische sporen die die een betekenisvolle verwijzing vormen naar de geschiedenis van dit gebied. Het voornaamste relict is het oude tracé van de Taatsendijk, met zijn westelijke bermsloot (waarvan de noordelijke voorzetting nog bewaard is op de grens van de plandelen Groenewoud-Noord en Mercat) en de eventueel zichtbaar te maken resten van de verdwenen Taatse of Galekopper molen. Het gaat om een karakteristiek stukje infrastructuur van het historische Nederlandse polderlandschap, bestaande uit een kade met ernaast gelegen wetering en wipwatermolen, tezamen verantwoordelijk voor de waterhuishouding van de polder Papendorp die het plangebied zijn naam gaf.

5.6 BODEMKWALITEIT, ONDERGROND EN BODEMENERGIE

Bodembeleid

Het bodembeleid gaat uit van:

Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen;

Bij graafwerkzaamheden of (nieuw)bouw op gevallen van bodemverontreiniging zijn saneringsmaatregelen noodzakelijk. Tevens is sanering nodig als er sprake is van risico's voor de volksgezondheid en het milieu;

Bij hergebruik van grond gelden de (toepassings)eisen uit de Nota bodembeheer 2017-2027, voor het plangebied is dit kwaliteit wonen;

Bij grondwateronttrekkingen voor bouw of bodemenergie moet rekening gehouden worden met nabijgelegen grondwaterverontreinigingen. Door ligging in de zogenaamde dynamische zone kan aansluiting worden gezocht bij het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer.

Om te bepalen of het terrein geschikt is voor het toekomstig gebruik moet er inzicht zijn in de bodemkwaliteit.

Bodemkwaliteit

In het kader van de herinrichting van het projectgebied Papendorp Noord is inzicht in de bodemkwaliteit nodig. Zo moet de (actuele) bodemkwaliteit bekend zijn op die plekken waar nieuwbouw (van woningen/appartementen) gaat plaatsvinden en moet vastgesteld zijn dat de buitenruimte geschikt is voor het beoogde gebruik.

Het gebied zal een gemengd gebruik krijgen waarbij de meer bedrijfsmatige bestemmingen aan de A2-zijde worden gerealiseerd en bewoning in de luwte van de bedrijven zal plaatsvinden.

De structuur van het plangebied is grotendeels al aangebracht. Hierbij heeft reeds grondverzet plaatsgevonden. Met name het deelgebied Groenewoud Noord en het noordwestelijke deel van de mobiliteitshub zijn nog niet woonrijp gemaakt.

Voordat daadwerkelijk bodemonderzoek (veldwerk en analyses) kan worden uitgevoerd, moet eerst een 'historisch vooronderzoek' uitgevoerd worden waarbij inzichtelijk wordt wat bekend is van de bodemkwaliteit binnen het gebied (en ook van de direct aangrenzende percelen waar eventueel perceelsoverschrijdende bodemverontreinigingen zijn vastgesteld).

Een deel van het historisch vooronderzoek is in het kader van het opstellen van dit SPvE uitgevoerd door de bestudering van bestaande bodemrapporten, oude luchtfoto's, etc. Het gebied is in het verleden nagenoeg geheel onderzocht. Deze onderzoeken zijn oud en sinds die tijd heeft al veel grondverzet plaatsgevonden. De actualiteit en representativiteit van de onderzoeken is dan ook gering. Een samenvatting van deze onderzoeken is beschikbaar en heeft voor dit SPvE nauwelijks toegevoegde waarde.

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat het plangebied over het algemeen licht verontreinigd is en daarmee, zonder uitvoering van sanerende maatregelen, geschikt is voor het beoogde gebruik. Het deelgebied Groenewoud Noord en het noordwestelijke deel van de mobiliteitshub zijn nog in gebruik. Niet uitgesloten wordt dat ter plaatse verontreinigingen aanwezig zijn die gesaneerd moeten worden.

Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer (2015)

Het gebied ligt in de bufferzone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Hier kan sprake zijn van pluimen van verontreinigingen in het diepere grondwater. Er geldt een dieptebeperking voor de aanleg van bodemenergiesystemen tot de scheidende laag tussen het 1e en 2e watervoerend pakket (circa 50 m-mv). Bij bemalingen en grondwateronttrekkingen kan, indien nodig, aansluiting worden gezocht bij de saneringsaanpak van het Gebiedsplan, waarbij een bijdrageregeling geldt.

Toepassing volgens Nota bodembeheer (2017-2027)

Uitsnede toepassingskaart Nota Bodembeheer 2017-2027, gemeente Utrecht

De toepassingseis van grond is voor het noordelijke (oranje) deel "wonen". Voor het zuidelijke (groene) deel is dat "landbouw/natuur". Ook voor PFAS kan, bij onverdachte locaties, gebruik gemaakt worden van deze kaart bij grondverzet.

Zettingsgevoeligheid

Uitsnede indicatieve zettingsgevoeligheid

Het gebied is indicatief, op basis van de bodemopbouw, mindergevoelig (groen) tot gevoelig (oranje) voor zetting.

Bodemenergie

WKOtool.nl (februari 2021)

In het reeds ingerichte deel van Papendorp zijn een groot aantal open bodemenergiesystemen aanwezig.

5.7 WATER

pm

5.8 FLORA EN FAUNA

Ecologische quickscan

Er is een quickscan natuurwetgeving voor het plangebied Papendorp Noord te Utrecht uitgevoerd, ten behoeve van op te stellen bestemmingsplan. Door middel van de quickscan wordt in beeld gebracht of de ontwikkeling mogelijk in strijd is met de natuurwetgeving en hoe eventuele strijdigheid met de wet voorkomen kan worden. De ecologische quickscan is als bijlage bijgevoegd.

In de ecologische quickscan bevat de volgende conclusie:

Beschermde gebieden

negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn niet uit te sluiten.

een stikstofdepositie in stikstof gevoelige habitats is mogelijk, een aerius-berekening is daarom noodzakelijk*

de voorgenomen plannen hebben geen aantasting van het NNN tot gevolg

de werkzaamheden hebben geen negatief effect op beschermde beeldbepalende bomen of houtopstanden

*

er is een eerste quick-scan berekening naar stikstof depositie uitgevoerd waaruit blijkt dat stikstof depositie geen belemmering is voor het plan (zie paragraaf 5.10)

Beschermde soorten

in het plangebied komen mogelijk verschillende soorten voor die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming en de Utrechtse soortenlijst. In de tabel hiernaast staat een samenvatting van de conclusies met betrekking tot soort- en gebiedsbescherming.

Soorten van de Vogelrichtlijn van de Wet natuurbescherming (VR)

het plangebied is geschikt als foerageer- en broedgebied voor algemene vogelsoorten

de voorgenomen plannen kunnen negatieve effecten hebben ten aanzien van het foerageer- en broedgebied van algemene vogelsoorten. Hiermee zal bij de ontwikkeling van de plannen rekening gehouden moeten worden.

er zijn mogelijk jaarrond beschermde nesten van huismussen, gierzwaluwen, ransuil, buizerd, sperwer, steenuilen en zwarte roodstaarten in het plangebied aanwezig. Een soortgericht onderzoek naar deze jaarrond beschermde nesten en relevante functionaliteiten is dan ook noodzakelijk

Soort (groep)	Bescherming	Functie plangebied	Mogelijk effect	Ontheffing nodig indien negatief effect
Gebieden	-	Natura2000/NNN	Ja	-
Flora	USL	Groeiplaats grote kaardenbol en veldlathyrus	Ja	Nee
Vlinders en libellen	HR/Nat/	-	Nee	Nee
Kevers en slakken	HR	Leefgebied platte schijfhoorn	Ja	Ja
Amfibieën en reptielen	HR	Leefgebied rugstreeppad	Ja	Ja
Vissen	HR/Nat/USL	Leefgebied kleine modderkruiper en bittervoorn	Ja	Nee
Vogels	VR/USL	Foerageer- en nestgebied	Ja	Nee, mits maatregelen getroffen worden

Nader advies USL				
Vogels				
(nest jaarrond beschermd)	VR	Foerageer- en nestgebied huismus, gierzwaluw, buizerd, steenuil, ransuil, sperwer	Ja	Ja
Zoogdieren	Nat	Leef- en foerageergebied steenmarter	Ja	Ja
Zoogdieren				
(vleermuizen)	HR	Verblijfplaatsen, foerageergebied en vliegroutes	Ja	Ja

Soorten van de Habitatrichtlijn van de Wet natuurbescherming (HR) door de geplande ruimtelijke ontwikkeling worden mogelijkerwijs verblijfplaatsen van vleermuizen (in de bedrijfshallen, kantoorpanden, de woning aan de Taatsendijk 1c en de bomen rond KWS Infra) vernietigd of verstoord. tevens worden mogelijke foerageergebieden en vliegroutes vernietigd of verstoord waardoor negatieve effecten op de vleermuis niet opvoorhand uit te sluiten zijn. er dient hier een aanvullend onderzoek naar plaats te vinden.

Nationaal beschermde soorten van de Wet natuurbescherming (Nat) de voorgenomen plannen hebben mogelijk een negatief effect op algemeen voorkomende (bunzing, egel, haas, konijn, eekhoorn, huisspitsmuis en veldmuis). Voor deze soorten geldt in provincie Utrecht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling een algehele vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming tevens kan de steenmarter in het plangebied leven, deze soort is niet vrijgesteld en de geplande ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten, een aanvullend onderzoek naar deze soort is dan ook noodzakelijk.

Soorten van de Utrechtse soortenlijst (USL) een aantal soorten die in het gebied voorkomen staan op de Utrechtse soortenlijst, het betreft de grote kaardenbol, veldlathyrus, kleine modderkruiper, bittervoorn, kleine karekiet, merel en de tjiftjaf. Ook de aanwezigheid en verspreiding van deze soorten zullen in kaart gebracht moeten worden.

Mitigerende maatregelen op dit moment is er geen duidelijkheid over de omvang van de plannen en de uitvoering hiervan, derhalve wordt uitgegaan van een worse-case scenario waarbij het hele plangebied ontdaan wordt van begroeiing, alle sloten gedempt worden, de bomen gekapt worden en de woningen en bedrijfspanden aan de noordzijde gesloopt worden. Indien een of meer van deze stappen niet uitgevoerd worden, dan kan dat een grote invloed hebben op de te verwachten effecten.

5.9 STIKSTOFDEPOSITIE

Wetgeving

De biodiversiteit (soortenrijkdom) in Europa gaat achteruit. Om deze te beschermen zijn in Nederland ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen met een Europese beschermingsstatus.

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning bij de gemeente, geldt er in principe een aanhaakplicht (artikel 2.2aa van het Besluit omgevingsrecht) voor de Wet natuurbescherming (Wnb). Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden (Natura 2000).

Voor aanvragen waarbij op voorhand duidelijk is dat een Wnb-vergunning noodzakelijk is, is het loskoppelen van beide vergunningentrajecten toegestaan, zolang deze keuze is gemaakt vóór indiening van de aanvraag voor de omgevingsvergunning. Alleen wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er op voorhand geen significante bijdrage is van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning niet van toepassing.

Als er stikstofdepositie groter dan 0,00 mol N/ha/jaar plaatsvindt wordt in het kader van een Wnb-vergunning eerst een voortoets uitgevoerd. 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. Indien 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.

Onderbouwing en onderzoek

Er zal in de ruimtelijke procedure middels een stikstofdepositieonderzoek aangetoond moeten worden dat zowel de aanlegfase (bouw) en gebruiksfase niet leiden tot een toename aan stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden. Hierbij is voor vaststelling van het bestemmingsplan met name de gebruiksfase maatgevend. De verkeersinvloed van het plan valt binnen 5 km van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Het extra verkeer van het plan zal dus meegenomen moeten worden in een berekening voor de toekomstige gebruiksfase. Gezien de afstand tot het Natura 2000-gebied en de hoeveelheid verkeer zal de gebruiksfase naar alle waarschijnlijkheid geen extra stikstofdepositie opleveren. Het bestemmingplan kan dus op basis van een stikstofdepositieonderzoek met een dergelijke berekening in AERIUS Calculator vastgesteld worden. Voor de daadwerkelijke realisatie van het plan en vergunningverlening voor de bouw zal echter ook aangetoond dienen te worden dat ook de bouwfase niet leidt tot significante effecten (extra stikstofdepositie). In een voortoets kan onderbouwd worden dat kleine, tijdelijke deposities van tijdelijke bronnen binnen het project op zichzelf en in cumulatie, op voorhand niet kunnen leiden tot significant negatieve effecten. Hierbij kan als uitgangspunt worden gehanteerd dat een project met alléén kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase kleiner dan of gelijk aan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal 2 jaar (of een equivalent hiervan) in beginsel niet vergunningplichtig is voor het aspect stikstofdepositie. Indien (middels een 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 basis van een eerste quick-scan berekening voor de bouwfase, op basis van de huidige meest recente gegevens van het plan, zal de depositiebijdrage van de bouwfase < 0,05 mol/ha/jr. bedragen. Hierbij is uitgegaan van de maximale bouwomvang en een bouwperiode van 2 jaar voor het gehele plan. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het aspect stikstofdepositie geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan.

5.10 BOMEN

5.11 KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

Het plan voor Papendorp draagt bij aan de gemeentelijke ambities voor gezond stedelijk leven voor iedereen. Utrecht stelt gezondheid centraal. Gezonde verstedelijking betekent een gezonde leefomgeving. Je kunt er prettig wonen in een schone omgeving en zo min mogelijk overlast. Een omgeving die uitnodigt tot een gezonde levensstijl, aanzet tot beweging en levendig is door de recreatieve en culturele functies van de stad. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Waar duurzaamheid de norm is.

De doelstelling voor gezonde verstedelijking van Papendorp Noord is uitgewerkt in de volgende speerpunten.

Een gedifferentieerd stedelijk milieu

Het plangebied Papendorp Noord sluit aan op de locatie Groenewoud. Met de ontwikkeling van Papendorp Noord wordt de ontwikkeling van Papendorp naar een gedifferentieerd stedelijk milieu versterkt en vergroot.

Dit vraagt om een compacte en flexibele mix van wonen en werken. Het woningaanbod in Papendorp is passend bij een stedelijk woonmilieu en bestaat uit kleine appartementen voor starters, tot grotere gezinsappartementen. Er wordt ruimte geboden aan voorzieningen en verschillende vormen van werken. Hierdoor wordt het aantrekkelijk om te wonen, te leven en te verblijven, waar bewoners zich prettig voelen en gezond zijn. Deze programmatische invulling draagt bij aan de compacte stad Utrecht en de verstedelijkingsopgave waar zij voor staat.

Uitgangspunten voor een gedifferentieerd stedelijk milieu:

-

De hogere dichtheid draagt bij aan de compacte stad, maar zorgt ook voor dynamiek, ontmoeting etc.

- De rustige en groene binnengebieden zorgen voor een aangenaam woonklimaat
- Levendige en open plinten

-

Toegankelijk en verbonden. Goede langzaam verkeersroutes zorgen voor een verbinding met de verschillende delen van Papendorp, de voorzieningen en de stad.

Gezonde leefomgeving

De centrale ligging van het gebied naast een belangrijke knoop van snelwegen stelt eisen aan de ontwikkeling, met name op het gebied van geluid. Op veel plekken is er sprake van een hoge geluidsbelasting. Het plan zet in op het realiseren van akoestisch aangename plekken aan de geluidsluwe zijde als tegenhanger van de geluidsbelaste plekken. Deze akoestisch aangename plekken worden groen ingericht, met aandacht voor aangename akoestiek (zachte binnenkant, ruisende bomen / planten, voor vogels aantrekkelijk).

Een gezonde leefomgeving stelt daarnaast ook eisen aan luchtkwaliteit, trillingen en andere milieueisen maar ook aan de kwaliteit als gevolg van de ontwikkeling.

Gezond gedrag wordt aangemoedigd door aantrekkelijke langzaamverkeerroutes en goede verbindingen naar de andere delen van Utrecht. Het groen wordt ingezet om deze routes visueel aantrekkelijk te maken, maar ook om hittestress tegen te gaan en het verminderen van fijn stof.

Duurzaamheid is het vertrekpunt

De gemeente vraagt nadrukkelijk aandacht voor duurzaamheid en circulair bouwen. De Mobiliteitshub is een prominente vertaling van deze ambitie. Deze faciliteert parkeren op afstand voor de grotere gebiedsontwikkelingen in het zuidwestelijk deel van de stad: het Beurskwartier inclusief de ontwikkelingen op het Jaarbeursterrein en de verschillende onderdelen van de Merwedekanaalzone). Vertrammen van de vrijliggende busbaan en aansluiting op een tangentiële OV-verbinding rond de stad dragen in sterke mate bij aan het beperken van de groei van het autoverkeer.

Vergroening staat centraal in de kwaliteit van de openbare ruimte

Met het plan wordt een aantrekkelijk en klimaatadaptief stedelijk gebied geambieerd, met aandacht voor biodiversiteit. De geluidsluwe binnengebieden wordt daarbij ingezet als aantrekkelijke groene ruimte, waar ontmoeting en verblijf wordt gestimuleerd. De binnengebieden kennen voldoende gronddekking voor robuust groen.

5.12 GEZONDHEID

Het realiseren van een gezonde leefomgeving is in Utrecht een belangrijk uitgangspunt. Een gezonde leefomgeving is een omgeving waar gezond gedrag gemakkelijk is, waar de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en waar men zich prettig voelt. Het gezonde gedrag dat nodig is, is bewegen, spelen, leren, ontmoeten, ontspannen en gezond eten en drinken. Lopen en fietsen worden goed gefaciliteerd. Ook logische mogelijkheden voor ontmoeting dragen in belangrijke mate bij aan een gezonde leefomgeving.

Het plangebied grenst aan meerdere drukke wegen, de nieuw te ontwikkelen woonwijk Groenewoud en het Amsterdam-Rijnkanaal. Met name de A2 is een belangrijk aandachtspunt uit oogpunt van gezondheid.

Geluidbelasting en luchtverontreiniging moeten worden beperkt. Gevoelige bestemmingen (m.n. scholen, kinderopvang, bejaardenhuizen) mogen niet op een afstand van minder dan 300 meter afstand van de rand van de weg worden gesitueerd. In Papendorp Noord zijn geen gevoelige bestemmingen voorzien.

Voor woningen wordt een afstand van minimaal 100 meter gehanteerd, voor zover de geluidbelasting dat toe laat). Dit geldt niet alleen voor de A2 zelf, maar ook voor de afritten. Als gevolg hiervan wordt in de tweede fase van de Mobiliteitshub XL geen woningbouw gesitueerd.

De situering van sociale woningbouw is uit oogpunt van gezondheid een apart aandachtspunt. Het is onwenselijk om deze op de ongezondste plekken te situeren. In Papendorp Noord is het uitgangspunt dat de sociale woningbouw gemengd wordt met de woningbouw in de andere categorieën.

5.13 DUURZAAMHEID

Op het gebied van duurzaamheid heeft de gemeente Utrecht bij projectontwikkeling duurzaamheidsambities. Dit hoofdstuk levert een samenvatting van de relevante onderwerpen, onderverdeeld op de volgende onderdelen: Gezondheid, energie, circulair bouwen, klimaatadaptatie, en natuurinclusief bouwen. Naast deze specifiek benoemde duurzaamheidsthema's is het belangrijk rekening te houden met thematisch beleid. Dat staat op <https://omgevingsvisie.utrecht.nl>.

Gezonde, integrale duurzaamheid.

We willen een gezonde stad realiseren. Nieuwbouw draagt daar aan bij door aandacht te hebben voor de volgende onderwerpen en de aanhangende vragen te beantwoorden:

Luchtkwaliteit: hoe zorgt het gebied ervoor dat er geen verslechtering en mogelijk zelfs een verbetering van de lokale luchtkwaliteit wordt bereikt?

Geluid: Welke maatregelen treft het gebied om geluidsoverlast te minimaliseren?

Mobiliteit: Hoe speelt het gebied in op het faciliteren en stimuleren van gezonde mobiliteit?

Ontmoeten: Hoe speelt het gebied in op het faciliteren van ontmoeten tussen personen?

Bewegen: Welke maatregelen treft het gebied om gezonde beweging te stimuleren?

Om de integrale duurzaamheid van het gebied objectief en meetbaar te maken worden duurzaamheidsinstrumenten gebruikt. Gemeente Utrecht gebruikt hiervoor GPR Stedenbouw. Hierbij worden als minima een gemiddelde GPR Stedenbouw van 8,0 aangehouden.

Energie.

De gemeente Utrecht wilt zo spoedig mogelijk klimaatneutraal zijn, waaraan alle partijen een relevante bijdrage moeten leveren. In Utrecht hanteren we het Utrechts Energieprotocol¹ om tot klimaatneutrale nieuwbouw te komen.

a. *Warmte- en koudevraag.*

¹ Zie voor het Utrechts Energieprotocol: <https://www.utrecht.nl/ondernemen/duurzaam-ondernemen/hulpmiddelen-duurzaam-ondernemen/duurzaam/>

Het plangebied maakt zoveel mogelijk gebruik van lokale hernieuwbare warmte- en koudebronnen. De gebouwen worden verwarmd met laag temperatuur warmte zoals omschreven in de visie op de warmtevoorziening². Het toepassen van biomassaverbrandingsinstallaties is uitgesloten: die zorgen voor buitensporig veel luchtvervuiling. Wanneer mogelijk worden warmte- of koude-overschotten van het gebied ter beschikking gesteld aan derden door de systemen te koppelen. Verder is het van belang dat de eindgebruikers comfort ervaren en geen hoge energielasten hebben.

b. *Elektriciteitsvraag.*

Uitgangspunt is dat in het plangebied jaarlijks evenveel hernieuwbare elektriciteit opgewekt wordt om te voorzien in de jaarlijkse energievraag. Dit bestaat uit gebouwgebonden energievraag, gebruikersgebonden energievraag en de energievraag vanuit de openbare ruimte in het gebied. Als het niet mogelijk is om binnen het plangebied voldoende hernieuwbare elektriciteit op te wekken dan mag er buiten het gebied gezocht worden naar opweklocaties om alsnog te voldoen.

Circulair bouwen.

In Utrecht is circulair bouwen de norm, zoals gesteld in motie 252 te 2016. In het actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 is aangegeven hoe gemeente Utrecht de komende jaren circulair bouwen vormgeeft. We vullen circulair bouwen in ieder geval in door op de onderstaande drie fases van de bebouwing aan te geven welke maatregelen worden getroffen.

a. *Ingaande materialenstroom.*

De ingaande materialenstroom wordt getoetst op milieueffecten door deze met een Milieu Prestatie Gebouw (MPG) berekening te berekenen. De MPG maakt een levenscyclusanalyse van de toegepaste materialen en installaties en drukt dat uit in een schaduwprijs per m² bruto vloeroppervlak per jaar. De schaduwprijs is een fictieve prijs die de kosten aangeeft om de milieuschade ongedaan te maken en is gestoeld op wetenschappelijk onderzoek. Hoe lager de schaduwprijs, hoe beter dus. Een lage schaduwprijs kan o.a. bereikt worden door milieuvriendelijker materialen toe te passen, minder materialen toe te passen, of hergebruikte materialen toe te passen.

b. *Aanpasbaarheid in de gebruiksfase.*

Door zo te ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden, wordt de milieubelasting van de aanpassingen verlaagd en de levensduur van het gebouw verlengd: er is immers minder sloop- en breekwerk nodig. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtelijke indeelbaarheid te vergroten, of overmaats te ontwerpen. Ook zijn makkelijk bereikbare installaties. Het gebouw biedt door een hoge mate van aanpasbaarheid ruimte aan meer programma's.

c. *Herbruikbaarheid na gebruiksfase.*

Aan het einde van de gebruiksfase wordt een gebouw normaliter gesloopt. Een circulair gebouw wordt gedemonteerd en de vrijgekomen materialen / constructies worden ter beschikking gesteld aan een nieuw bouwproject. Om dit te bewerkstelligen is het ten eerste van belang dat het gebouw zo demontabel mogelijk wordt ontworpen. Ten tweede moeten de vrijkomende materialen herbruikbaar zijn, dus giftige of anderzijds eenmalig bruikbare materialen moeten vermeden worden. Ten derde is het van belang dat de materialen in het gebouw opgeslagen zijn in een paspoort. Dat laatste is van belang omdat zonder kennis van de opgeslagen materialen in het gebouw de waarde ervan verloren gaat.

Klimaatadaptatie en dakenvisie.

De klimaatwetenschappen tonen aan dat de aarde opwarmt, dat klimaatpatronen verschuiven en extremen in weer toenemen. Voor Nederland betekent dit dat in de toekomst langere periodes met hoge temperaturen worden verwacht, onderbroken door intensievere regenbuien in vergelijking met hedendaags. Binnen stedelijk gebied leidt dit met name tot uitdagingen op het gebied van voldoende waterberging en beperken hittestress in gebouwen en openbare ruimte.

In het plan wordt een onderbouwing gevraagd op hoe het plan bijdraagt aan voldoende waterberging op eigen terrein en het beperken van hittestress, maar ook het borgen van leefbaarheid voor flora en fauna binnen de gebouwen en in de openbare ruimte. Denk hier bijvoorbeeld aan een groene daken of gevels t.b.v. waterbuffering en beschaduwing. Richtlijn bij bouwblokken is het realiseren van een buffercapaciteit van 45 mm ten opzichte van het verharde oppervlak, tenzij met een maatwerkberekening wordt aangetoond dat met een afwijkende buffercapaciteit kan worden volstaan. Een extreme bui van 80 mm in één uur moet verwerkt kunnen worden zonder dat er schade optreedt aan gebouwen en vitale infrastructuur (nutsvoorzieningen) door instromend regenwater.

Diervriendelijk bouwen

De gemeente heeft ook ambitie om diervriendelijk te bouwen. Onder "diervriendelijk" bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen, die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met "diervriendelijk" bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot. De stadsecologen van gemeente Utrecht bepalen per project welk aantal maatregelen toegepast dient te worden.

Laadpunten elektrische voertuigen.

² Zie voor de visie op de warmtevoorziening: <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/energie/>

Vanuit de Europese richtlijn voor energieprestatie voor gebouwen is in maart 2020 een nieuw bouwbesluit van kracht geworden. Wordt een gebouw ingrijpend verbouwd of wordt er nieuw gebouwd met meer dan 10 parkeerplaatsen, moet er minimaal één oplaadpunt gemaakt worden. Daarnaast moeten er lege mantelbuizen gelegd worden voor minimaal één op de vijf parkeerplaatsen. De gemeente geeft de ontwikkelaar in overweging mee om bij nieuwbouw of grootschalige verbouw voor alle parkeerplekken lege mantelbuizen en/of laadpunten aan te leggen, gezien de huidige snelle ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer. Dit vanwege de vaak (relatief) hoge kosten die gemoeid zijn met installatie achteraf. Via deze mantelbuizen kunnen later nog meer oplaadpunten aangesloten worden.

5.14 KABELS EN LEIDINGEN

De bestaande kabels en leidingen onder de Taatsendijk bij de Hub zijn ingepast in het plan. In dit tracé liggen veel verschillende kabels en leidingen, hetgeen het een belangrijk tracé maakt en ingewikkeld om deze te verplaatsen. Door deze in te passen zijn geen belemmering voor de ontwikkeling.

HOOFDSTUK 5 ONDERZOEK EN HAALBAARHEID

5.1 GELUIDHINDER

Voor de geluidssituatie zijn twee elementen van belang: de regelgeving ten aanzien van wegverkeerlawaaï en de consequenties van de aanwezigheid van een gezoneerd industrieterrein. Daarnaast zijn de (geluids) milieuzones van de bestaande bedrijfsbestemmingen van belang. De kaderstelling wordt gevormd door de verwachte normen uit de Omgevingswet. Naast de Rijksweg dient rekening te worden gehouden met de gemeentelijke wegen zoals de M.L. Kinglaan in het noorden, de Bevrijdingslaan in het zuiden en de Orteliuslaan in het westen. Daarbij houdt het plan rekening met een intensivering van het verkeer op de Mercatorlaan vanwege het voornemen om deze weg verlengen. Onder de normen van de Omgevingswet is woningbouw in Papendorp Noord mogelijk mits aan de voorwaarden uit de Geluidnota (zie verderop) wordt voldaan.

Wegverkeerslawaaï

Eind 2019 heeft het college een nieuwe Nota Volksgezondheid ('Gezondheid voor Iedereen' Volksgezondheidbeleid 2019-2022) vastgesteld. Een van de speerpunten van deze nota is 'Gezonde leefomgeving'. In een gezonde leefomgeving is de druk op de gezondheid zo laag mogelijk. Ook geluid heeft invloed op de gezondheid van mensen. We werken daarom toe naar normen die op gezondheid zijn gebaseerd. Concreet vertaalt zich dit in een lokale ambitiewaarde van 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen. Ook zorgen we dat nieuwe ontwikkelingen zoals woningen, niet leiden tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen (luwe zijde).

De kaderstelling wordt naast de Nota 'Volksgezondheid voor Iedereen' gevormd door de Wet geluidhinder; de Wet ruimtelijke ordening en de Geluidnota Utrecht en na 1-1-2022 door de Omgevingswet. Omdat deze planvorming voorzien is na die datum planologisch te worden vastgelegd wordt deze laatste nu beschouwd en de Wet geluidhinder buiten beschouwing gelaten.

In de Omgevingswet worden voor wegverkeer normen gesteld voor o.a. nieuwe woningen. Dit gebeurt middels een standaardwaarde en een maximale waarde. Een geluidbelasting onder de standaardwaarde is zonder meer toelaatbaar; boven de maximale waarde is de bestemming wonen niet mogelijk en tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale waarde is een afweging mogelijk. Om deze afweging te kunnen maken wordt aangesloten bij de eisen van de Geluidnota Utrecht. Kort gezegd is de essentie hiervan, dat een waarde boven dan de standaardwaarde kan indien iedere woning beschikt over een luwe zijde (geluidsbelasting onder de standaardwaarde); 30% van de verblijfsruimten aan deze luwe zijde en de buitenruimte bij voorkeur aan de luwe zijde maar zeker niet op een plek waar de standaardwaarde met meer dan 5 dB wordt overschreden. Deze voorwaarden zijn een compensatie met het oog op de gezondheid om te bouwen op een locatie met een hogere geluidbelasting.

Geluidnormen nieuwe woningen	Gemeentelijke wegen	Rijkswegen
Standaardwaarde	53 dB	55 dB
Ambitiewaarde Nota Volksgezondheid	63 dB	NVT - omdat de wettelijke grenswaardestrenger is dan de ambitiewaarde
Maximale waarde	70 dB	60 dB

Duidelijk is te zien dat de ambitie van Utrecht met betrekking tot gezonde verstedelijking duidelijk hoger ligt dan de wettelijke normen (dus lager getallen) voor gemeentelijke wegen. Dit is ook in lijn met het beleid uit de Geluidnota om in Leidsche Rijn de eerdere wettelijke hogere kwaliteit bij eerste planologische besluitvorming te continueren.

De ontwikkellocatie Papendorp Noord ligt binnen het invloedsgebied van gemeentelijke wegen en rijkswegen (A2/A12). Goed om te beseffen dat onder de Omgevingswet het gaat om het geluid van alle gemeentelijke wegen met een verkeersintensiteit van 1.000 auto's per etmaal bij elkaar. Hieronder vallen ook de 30 km/uur wegen. Naar deze wegen, de groep gemeentewegen en de groep rijkswegen, dient geluidsonderzoek te worden uitgevoerd. In het kader van het toedelen van functies aan locaties dient ook onderzocht te worden wat het effect van de planvorming (o.a. de verkeersaantrekkende werking van het plan) op zijn omgeving is. Als dit effect meer dan 1.5 dB is dienen er mitigerende maatregelen te worden getroffen en de grenswaarden in acht te worden genomen.

In het Omgevingsplan zal de toegestane geluidbelasting op nieuwe woningen en andere geluidgevoelige functies alsmede de voorwaarden (luwe gevel, situering buitenruimte en woningindeling voor woningen) die gelden bij het verlenen van een

omgevingsvergunning worden vastgelegd. Op die manier is duurzaam geborgd dat de beoogde kwaliteit ten tijde van de besluitvorming uiteindelijk ook gerealiseerd wordt.

Geluidsbelasting vanwege gemeentelijke wegen

In de hiernaast opgenomen figuren is op basis van recent stedenbouwkundig ontwerp en een projectvariant van het verkeersmodel een inschatting gemaakt van de te verwachten toekomstige geluidbelastingen van de gemeentelijke wegen.

De verwachting is dat voor het wegverkeer van de gemeentelijke wegen de geluidbelasting lager is dan de maximale waarde. Op sommige locaties wordt een overschrijding van de ambitiewaarde berekend (Mercatorlaan en langs de weg naar Nedal). Aan de zijde van de Orteliuslaan wordt wel voldaan aan de ambitiewaarde van 63 dB. De toepassing van bronmaatregelen in de vorm van een stiller wegdek of een snelheidsverlaging zijn naar verwachting op de Mercatorlaan noodzakelijk om te kunnen voldoen aan deze ambitiewaarde. Voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde (standaardwaarde onder de nieuwe wet) moet er onverminderd worden voldaan aan de eis dat elke woning over een geluidluwe gevel beschikt. Hierdoor zijn éézijdig georiënteerde woningen (meestal) niet mogelijk. Alleen bij beperkte overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde kan in sommige gevallen middels maatregelen aan de gevel (balkon met gesloten borstwering en absorptie op het plafond) voldaan worden aan de eis van een luwe gevel.

Geluidsbelasting vanwege de Rijkswegen

De geluidbelasting vanwege de Rijkswegen is in naaststaande figuren gepresenteerd.

De geluidbelasting vanwege de Rijkswegen is het hoogst in Groenewoud Noord en aan de Orteliuslaan. Mede vanwege de reeds aanwezige geluidsbeperkende maatregelen langs de A2 wordt er op beide locaties net aan de maximale waarde van 60 dB voldaan. Aan de Orteliuslaan zijn met name kantoren voorzien maar zijn er vanuit geluid geen beperkingen om ook woningen te realiseren (mits ze een geluidluwe gevel hebben). Uit nader onderzoek zal moeten blijken of bij verdere detaillering nog steeds aan de maximale waarden kan worden voldaan of welke geluidsbeperkende maatregelen hiervoor moeten worden getroffen. Ook kan de fasering een onderdeel van de voorwaarden zijn, denk hierbij bijvoorbeeld aan dat woningbouw pas kan nadat de afscherming van de Taats Noord is gerealiseerd. Ook dit moet blijken uit het vervolgonderzoek.

Voor de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van deze bron (Rijksweg) moet er ook worden voldaan aan de eis van de geluidluwe gevel. In de binnen gebieden van de blokken in de Taats Noord zijn de geluidluwe gevels zichtbaar middels de groene vlakken. De aandachtspunten in het algemeen zijn de geluidluwe gevels op de hoeken. Iedere woning moet immers een gevel hebben die grenst aan het luwe binnengebied.

In Groenewoud Noord wordt ook op de (hogere) achtergevels de voorkeurwaarde vanwege de Rijksweg overschreden (zie de gele vlakken in onderstaande figuur). De geluidluwe gevel vraagt op deze locatie daardoor verdere aandacht. Het bouwen met even hoge en gesloten bebouwing zou daarbij kunnen helpen.

Het TB2020 van de Ring Utrecht bevat geluidsmaatregelen die mogelijk ook een oplossend vermogen kunnen hebben. Deze uitgangspunten uit het geluidregister (input voor de berekeningen van de Rijksweg) mogen gebruikt worden als TB onherroepelijk is.

Scheepvaartlawaaï

Er bestaan voor scheepvaartlawaaï geen normen die gelden ter plaatse van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen langs een scheepvaartroute en deze direct beschermen. Wel zijn er emissie-eisen; dus voor de geluidsproductie. Voor het akoestisch onderzoek Leeuwestein is een DHV onderzoek (2004) in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als referentiekader aangehouden. Dat betrof de geluidsemisatie van varende binnenvaartschepen. Dit onderzoek kan ook voor Papendorp Noord worden gehanteerd.

Geluid van industrieterrein

Met het van kracht worden van de Omgevingswet zal de regeling zoals die gold in de Wet geluidhinder daarin worden opgenomen en zal deze op enkele punten wijzigen. Rondom de industrieterreinen zoals Papendorp worden aandachtsgebieden vastgelegd. De zones voor industrieterreinen zullen vervallen Nieuwe woonbestemmingen binnen die aandachtsgebieden worden getoetst aan de geluidgrenswaarden voor de beoordelingseenheden L_{den} en L_{night} .

Door realisering van dit bestemmingsplan verdwijnt van bepaalde plandelen de bestemming 'Wet geluidhinder-gezoneerd industrieterrein' uit het plangebied. Dit is alleen mogelijk als de milieuvergunning van de asfaltcentrale (een zogenaamde grote lawaaimaker) niet meer van kracht is.

Van het industrieterrein Papendorp waar deze gezoneerde plandelen onderdeel van uitmaakten, resteert daarna alleen het terrein van Nedal Aluminium B.V., aan de noordzijde van de M.L. Kinglaan. Daarvoor zal een nieuw aandachtsgebied worden vastgesteld.

Vanwege de korte afstand het noordelijke deel van het plangebied Taats Noord tot Nedal zal dit deel zeker binnen het aandachtsgebied liggen. Waar binnen dat aandachtsgebied woningbouw mogelijk wordt gemaakt moet voor die woningen geluidonderzoek en een toets aan geluidgrenswaarden worden uitgevoerd op grond van de Omgevingswet.

Geluidbelasting woningen

Uit voorlopig onderzoek blijkt dat de op de meest noordelijk gelegen woonbestemming, met een hoogte van 8 tot, aan de oostzijde, 10 lagen (30 m), de geluidbelasting niet hoger is dan de maximale grenswaarden voor industrielawaai volgens de Omgevingswet: 55 dB voor Lden en 45 dB(A) voor Lnight

5.2 LUCHTKWALITEIT

Wetgeving

De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Bij lucht gaat het om de aanwezigheid van verontreinigende stoffen in de buitenlucht. Wegverkeer is, samen met de achtergrondconcentratie in Utrecht, in belangrijke mate bepalend voor de luchtkwaliteit. Door het plan neemt de intensiteit van het wegverkeer in de omgeving van het plangebied toe.

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

Aannemelijk is gemaakt dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;

Een project – al dan niet per saldo – niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;

Aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM10 (fijn stof) en NO2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht;

Het voorgenomen besluit is genoemd of is niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Er dient aangetoond worden of op grond van artikel 5.16, lid 1 onder (a, b, c, en/of d) van de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor de uitvoering van het plan.

De Utrechtse gemeenteraad heeft bovendien in 2015 via een motie de opdracht gegeven om lagere waarde voor fijnstof te realiseren waarbij gekeken wordt naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden. Er zal ook gekeken moeten worden in hoeverre dit plan bijdraagt aan de ambitie van de gemeente ten aanzien van de WHO advieswaarden voor fijn stof.

Onderbouwing en onderzoek

Vanuit luchtkwaliteit zijn twee aspecten van belang: de invloed van het plan (programma en vormgeving) op luchtkwaliteit en de aanwezigheid van eventuele gevoelige bestemmingen.

Gevoelige bestemmingen zijn plaatsen waar gevoelige groepen (kinderen, ouderen, zieken) lange tijd verblijven, zoals kinderdagverblijven, scholen, ziekenhuizen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening (Wet RO) adviseren de GG&GD en Milieu en Duurzaamheid bij voorkeur geen gevoelige bestemmingen te ontwikkelen binnen 50 meter van drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen/etmaal) en binnen 300 meter van snelwegen. Dergelijke functies zijn niet opgenomen in Papendorp Noord.

Op basis van de huidige concentraties NO2 en fijn stof in de omgeving van het plangebied kan worden aangenomen dat de ontwikkeling aanvaardbaar is uit het oogpunt van luchtkwaliteit. Dit zal in de ruimtelijke procedure middels een luchtkwaliteitonderzoek inzichtelijk worden gemaakt.

5.3 EXTERNE VEILIGHEID

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het bouwplan is gelegen nabij de rijksweg A2, en het Amsterdam Rijnkanaal (ARK), beide zogenaamde basisnetroutes. Dit betekent dat deze trajecten zijn aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen en hebben daarmee een samenhangend veiligheidsrisico. Aangezien het invloedsgebied van de A2 (gelegen tot 355 meter van de A2) deels over het plangebied ligt, dient bij de vaststelling van de plannen rekening te worden gehouden met de risico's die dit transport met zich meebrengt. Voor het ARK is deze afstand 90 meter, deze ligt ook deels over het plangebied.

Plaatsgebonden risico

Het PR plafond ofwel de basisnetafstand van de A2 ter hoogte van het plangebied is 0 meter en vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Wel geldt er een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied. Dit plasbrandaandachtsgebied is gelegen tot 30 meter van de buitenste kantstrepen van de A2. Binnen dit gebied wordt geen bebouwing voorzien. Het plasbrandaandachtsgebied van de A2 legt dus geen aanvullende eisen op aan de geplande bebouwing.

Voor het ARK geldt tevens dat de basisnet afstand 0 meter is. Het plaatsgebonden risico van het ARK vormt daarmee geen belemmering. Voor het ARK geldt wel een vrijwaringszone van 25 meter vanaf de kantlijn. Binnen dit gebied wordt geen bebouwing voorzien. De vrijwaringszone van het ARK vormt hiermee geen beperking.

Groepsrisico

Aangezien het plangebied binnen de invloedsgebieden van de A2 en het ARK ligt dient het groepsrisico van deze risicobronnen te worden verantwoord.

Op basis van de vuistregels van de handreiking risicoanalyse transport wordt geconcludeerd dat voor beide risicobronnen de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Gezien de relatief grote afstand van de geplande bebouwing tot de transportroutes is het niet waarschijnlijk dat het groepsrisico groter zal zijn dan 10% van de oriëntatiewaarde. In dat geval kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

De verantwoording van het groepsrisico wordt uitgevoerd door het bevoegd gezag, in deze Gemeente Utrecht, waarbij in de toelichting van het bestemmingsplan moet worden beschreven hoe wordt omgegaan met bescherming en zelfredzaamheid van personen die zich in de gebouwen bevinden. Denk hierbij aan voldoende vluchtwegen, nooduitgangen aan de van de A2 of ARK gekeerde zijde, afsluitbare ventilatiesystemen etc. Tevens dient advies gevraagd te worden door het bevoegd gezag aan de veiligheidsregio ten aanzien van de zelfredzaamheid en rampenbestrijding.

Buisleidingen

In en nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen die van belang zijn in het kader van de externe veiligheid.

Risicobedrijven

In en nabij het plangebied is op dit moment geen sprake van (toekomstige)risicobedrijven.

5.4 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

Bij nieuwe ontwikkelingen dient voldoende afstand in acht genomen te worden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen). Zo worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

In het plangebied en haar directe omgeving zijn er twee aandachtspunten, namelijk Nedal en de bedrijven in Mercat. De asfaltcentrale wordt buiten beschouwing gelaten. Deze verhuist naar buiten het plangebied om de ontwikkeling in Groenewoud mogelijk te maken en heeft geen invloed meer op het plangebied. Ook de huidige bedrijven binnen het gedeelte Groenewoud Noord wordt buiten beschouwing gelaten, deze maken plaats voor de ontwikkelingen in het gebied.

Nedal

Nedal Aluminium B.V. heeft milieucategorie 5.3. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat de geluidszone voor Nedal (en KWS) is opgesteld conform de "handreiking industrielawaai en vergunningverlening" en niet conform de "handreiking bedrijven en milieuzoneringen". Dit betekent dat voor het aspect geluid de ligging van de geluidzone bepalend is en niet de afstandstabel uit de VNG brochure. Zie hiervoor paragraaf 5.1 Geluidhinder.

Mercat

Bedrijven in Mercat mogen geen hinder veroorzaken voor aangrenzende woningen. De bedrijven die hier komen mogen daarom maximale milieucategorie van 3.1 hebben. De aan te houden afstand tot woningen is dan 30 m omdat het woongebied gezien het achtergrondgeluid van de omliggende wegen kan worden gezien als een 'gemengd gebied'. De afstand van Mercat tot woningen is ruim 30 meter zodat sprake is van een goede ruimtelijke inpassing.

5.5 ARCHEOLOGIE EN MONUMENTEN

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 archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de 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 'verstoorder betaalt'-principe. De kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

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

Verordening en bestemmingsplan

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

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

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verordening op de archeologische Monumentenzorg. Deze waardenkaart is geënt op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarde (IKAW) van de provincie en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting en gebieden van archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen. Gebieden van hoge archeologische waarde (rood) zijn gebieden waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn die niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm. Gebieden van hoge archeologische verwachting (geel) zijn zones waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch-geografisch onderzoek archeologische waarden te verwachten zijn. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 50 cm. Bij gebieden met een archeologische verwachting (groen) zijn de verwachtingen lager. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m² en dieper dan 50 cm. Daarnaast zijn op de kaart witte gebieden aangewezen. Voor deze zones geldt geen verwachting en geen vergunningstelsel.

Archeologische verwachting voor Papendorp-Noord

De archeologische waarden/verwachtingen in plangebied Papendorp-Noord laten zich onder drie punten beschrijven:

In alle vier delen van het plangebied komen afzettingen voor van fossiele stroomgordels en crevassegeulen, die met name in de late prehistorie en Romeinse tijd hebben gezorgd voor relatief gunstige mogelijkheden voor bewoning en landgebruik. In het aangrenzende plangebied Groenewoud zijn in 2020 inderdaad aanwijzingen gevonden voor bewoning in de bronstijd en/of ijzertijd. Op de gemeentelijke archeologische waardenkaart zijn de betreffende gebieden groen gemarkeerd. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m² en dieper dan 50 cm. Op dit punt doet zich wel het probleem voor dat de geomorfogenetische kaart waarop de archeologische waardenkaart is gebaseerd, juist voor het grootste deel van de twee noordelijke deelgebieden, Groenewoud-Noord en Mercat, een lacune vertoont. Deze gebieden zijn indertijd niet gekarteerd, maar de stroomgordel- en crevasseafzettingen bevinden zich evident ook hier, mét de daaraan verbonden archeologische verwachting. Een zorgvuldige omgang met erfgoedwaarden zou betekenen dat ook deze gebieden in het ontwerp- en realisatieproces worden beschouwd als zijnde 'groen' volgens de archeologische waardenkaart. De uiterste noordrand van de deelgebieden Groenewoud-Noord en Mercat, en met name de noordoosthoek van Groenewoud-Noord valt binnen de beschermingszone van de limesweg, de Romeinse verbindingsweg die in de 1e-3e eeuw de militaire installaties op de zuidoever van de Rijn met elkaar verbond. Dit gegeven vormt een archeologisch (en cultuurhistorisch) element van de eerste orde, zeker ook in het licht van de aanstaande Werelderfgoedstatus van de resten van de Romeinse grens (limes) in Nederland, ook al maakt het betreffende tracégedeelte geen deel uit van de eigenlijke kern- of bufferzone van het Werelderfgoed. Op de archeologische waardenkaart is de beschermingszone van de limesweg rood gemarkeerd. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm.

In de oostelijke berm van de Taatsendijk, iets ten zuiden van huisnummer 1, liggen de resten van de voormalige Taatse of Galekopper molen uit de 17e-19e eeuw. De kort na 1880 gesloopte wipwatermolen was verantwoordelijk voor het bemalen van de zuidelijker gelegen polder Papendorp. In 2002 kwamen goed bewaarde resten van met name de zogenaamde krimpuren en achter- en voorwaterloop voor de dag bij de sloop van de woning Taatsendijk nr. 3. De monumentale resten zijn toen oppervlakkig gedocumenteerd en weer toegedekt, met het oog op eventuele integratie in toekomstige plannen. Op de archeologische waardenkaart is de locatie van de voormalige molen en molenaarswoning rood gemarkeerd. Hier geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm. In de uitwerking zal bekeken worden of en hoe dit ingepast kan worden in de Mbiliteitshuc XL

Cultuurhistorie

In zijn huidige staat herbergt het plangebied weinig zichtbare cultuurhistorische sporen die die een betekenisvolle verwijzing vormen naar de geschiedenis van dit gebied. Het voornaamste relict is het oude tracé van de Taatsendijk, met zijn westelijke bermsloot (waarvan de noordelijke voorzetting nog bewaard is op de grens van de plandelen Groenewoud-Noord en Mercat) en de eventueel zichtbaar te maken resten van de verdwenen Taatse of Galekopper molen. Het gaat om een karakteristiek stukje infrastructuur van het historische Nederlandse polderlandschap, bestaande uit een kade met ernaast gelegen wetering en wipwatermolen, tezamen verantwoordelijk voor de waterhuishouding van de polder Papendorp die het plangebied zijn naam gaf.

5.6 BODEMKWALITEIT, ONDERGROND EN BODEMENERGIE

Bodembeleid

Het bodembeleid gaat uit van:

Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen;

Bij graafwerkzaamheden of (nieuw)bouw op gevallen van bodemverontreiniging zijn saneringsmaatregelen noodzakelijk. Tevens is sanering nodig als er sprake is van risico's voor de volksgezondheid en het milieu;

Bij hergebruik van grond gelden de (toepassings)eisen uit de Nota bodembeheer 2017-2027, voor het plangebied is dit kwaliteit wonen;

Bij grondwateronttrekkingen voor bouw of bodemenergie moet rekening gehouden worden met nabijgelegen grondwaterverontreinigingen. Door ligging in de zogenaamde dynamische zone kan aansluiting worden gezocht bij het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer.

Om te bepalen of het terrein geschikt is voor het toekomstig gebruik moet er inzicht zijn in de bodemkwaliteit.

Bodemkwaliteit

In het kader van de herinrichting van het projectgebied Papendorp Noord is inzicht in de bodemkwaliteit nodig. Zo moet de (actuele) bodemkwaliteit bekend zijn op die plekken waar nieuwbouw (van woningen/appartementen) gaat plaatsvinden en moet vastgesteld zijn dat de buitenruimte geschikt is voor het beoogde gebruik.

Het gebied zal een gemengd gebruik krijgen waarbij de meer bedrijfsmatige bestemmingen aan de A2-zijde worden gerealiseerd en bewoning in de luwte van de bedrijven zal plaatsvinden.

De structuur van het plangebied is grotendeels al aangebracht. Hierbij heeft reeds grondverzet plaatsgevonden. Met name het deelgebied Groenewoud Noord en het noordwestelijke deel van de mobiliteitshub zijn nog niet woonrijp gemaakt.

Voordat daadwerkelijk bodemonderzoek (veldwerk en analyses) kan worden uitgevoerd, moet eerst een 'historisch vooronderzoek' uitgevoerd worden waarbij inzichtelijk wordt wat bekend is van de bodemkwaliteit binnen het gebied (en ook van de direct aangrenzende percelen waar eventueel perceelsoverschrijdende bodemverontreinigingen zijn vastgesteld).

Een deel van het historisch vooronderzoek is in het kader van het opstellen van dit SPvE uitgevoerd door de bestudering van bestaande bodemrapporten, oude luchtfoto's, etc. Het gebied is in het verleden nagenoeg geheel onderzocht. Deze onderzoeken zijn oud en sinds die tijd heeft al veel grondverzet plaatsgevonden. De actualiteit en representativiteit van de onderzoeken is dan ook gering. Een samenvatting van deze onderzoeken is beschikbaar en heeft voor dit SPvE nauwelijks toegevoegde waarde.

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat het plangebied over het algemeen licht verontreinigd is en daarmee, zonder uitvoering van sanerende maatregelen, geschikt is voor het beoogde gebruik. Het deelgebied Groenewoud Noord en het noordwestelijke deel van de mobiliteitshub zijn nog in gebruik. Niet uitgesloten wordt dat ter plaatse verontreinigingen aanwezig zijn die gesaneerd moeten worden.

Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer (2015)

Het gebied ligt in de bufferzone van het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Hier kan sprake zijn van pluimen van verontreinigingen in het diepere grondwater. Er geldt een dieptebeperking voor de aanleg van bodemenergiesystemen tot de scheidende laag tussen het 1e en 2e watervoerend pakket (circa 50 m-mv). Bij bemalingen en grondwateronttrekkingen kan, indien nodig, aansluiting worden gezocht bij de saneringsaanpak van het Gebiedsplan, waarbij een bijdrageregeling geldt.

Toepassing volgens Nota bodembeheer (2017-2027)

Uitsnede toepassingskaart Nota Bodembeheer 2017-2027, gemeente Utrecht

De toepassingseis van grond is voor het noordelijke (oranje) deel "wonen". Voor het zuidelijke (groene) deel is dat "landbouw/natuur". Ook voor PFAS kan, bij onverdachte locaties, gebruik gemaakt worden van deze kaart bij grondverzet.

Zettingsgevoeligheid

Uitsnede indicatieve zettingsgevoeligheid

Het gebied is indicatief, op basis van de bodemopbouw, mindergevoelig (groen) tot gevoelig (oranje) voor zetting.

Bodemenergie

WKOtool.nl (februari 2021)

In het reeds ingerichte deel van Papendorp zijn een groot aantal open bodemenergiesystemen aanwezig.

5.7 WATER

5.8 FLORA EN FAUNA

Ecologische quickscan

Er is een quickscan natuurwetgeving voor het plangebied Papendorp Noord te Utrecht uitgevoerd, ten behoeve van op te stellen bestemmingsplan. Door middel van de quickscan wordt in beeld gebracht of de ontwikkeling mogelijk in strijd is met de natuurwetgeving en hoe eventuele strijdigheid met de wet voorkomen kan worden. De ecologische quickscan is als bijlage bijgevoegd.

In de ecologische quickscan bevat de volgende conclusie:

Beschermde gebieden

negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn niet uit te sluiten.

een stikstofdepositie in stikstof gevoelige habitats is mogelijk, een aerius-berekening is daarom noodzakelijk*

de voorgenomen plannen hebben geen aantasting van het NNN tot gevolg

de werkzaamheden hebben geen negatief effect op beschermde beeldbepalende bomen of houtopstanden

*

er is een eerste quick-scan berekeningen naar stikstof depositie uitgevoerd waaruit blijkt dat stikstof depositie geen belemmering is voor het plan (zie paragraaf 5.10)

Beschermde soorten

in het plangebied komen mogelijk verschillende soorten voor die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming en de Utrechtse soortenlijst. In de tabel hiernaast staat een samenvatting van de conclusies met betrekking tot soort- en gebiedsbescherming.

Soorten van de Vogelrichtlijn van de Wet natuurbescherming (VR)

het plangebied is geschikt als foerageer- en broedgebied voor algemene vogelsoorten

de voorgenomen plannen kunnen negatieve effecten hebben ten aanzien van het foerageer- en broedgebied van algemene vogelsoorten. Hiermee zal bij de ontwikkeling van de plannen rekening gehouden moeten worden.

er zijn mogelijk jaarrond beschermde nesten van huismussen, gierzwaluwen, ransuil, buizerd, sperwer, steenuilen en zwarte roodstaarten in het plangebied aanwezig. Een soortgericht onderzoek naar deze jaarrond beschermde nesten en relevante functionaliteiten is dan ook noodzakelijk

Soort (groep)	Bescherming	Functie plangebied	Mogelijk effect	Ontheffing nodig indien negatief effect
Gebieden	-	Natura2000/NNN	Ja	-
Flora	USL	Groeiplaats grote kaardenbol en veldlathyrus	Ja	Nee
Vlinders en libellen	HR/Nat/	-	Nee	Nee
Kevers en slakken	HR	Leefgebied platte schijfhoorn	Ja	Ja
Amfibieën en reptielen	HR	Leefgebied rugstreepd	Ja	Ja
Vissen	HR/Nat/USL	Leefgebied kleine modderkruiper en bittervoorn	Ja	Nee
Vogels	VR/USL	Foerageer- en nestgebied	Ja	Nee, mits maatregelen getroffen worden
Nader advies USL				

Vogels				
(nest jaarrond beschermd)	VR	Foerageer- en nestgebied huismus, gierzwaluw, buizerd, steenuil, ransuil, sperwer	Ja	Ja
Zoogdieren	Nat	Leef- en foerageergebied steenmarter	Ja	Ja
Zoogdieren				
(vleermuizen)	HR	Verblijfplaatsen, foerageergebied en vliegroutes	Ja	Ja

Soorten van de Habitatrichtlijn van de Wet natuurbescherming (HR) door de geplande ruimtelijke ontwikkeling worden mogelijkwerijs verblijfplaatsen van vleermuizen (in de bedrijfshallen, kantoorpanden, de woning aan de Taatsendijk 1c en de bomen rond KWS Infra) vernietigd of verstoord. tevens worden mogelijke foerageergebieden en vliegroutes vernietigd of verstoord waardoor negatieve effecten op de vleermuis niet opvoorhand uit te sluiten zijn. er dient hier een aanvullend onderzoek naar plaats te vinden.

Nationaal beschermde soorten van de Wet natuurbescherming (Nat) de voorgenomen plannen hebben mogelijk een negatief effect op algemeen voorkomende (bunzing, egel, haas, konijn, eekhoorn, huisspitsmuis en veldmuis). Voor deze soorten geldt in provincie Utrecht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling een algehele vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming tevens kan de steenmarter in het plangebied leven, deze soort is niet vrijgesteld en de geplande ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten, een aanvullend onderzoek naar deze soort is dan ook noodzakelijk.

Soorten van de Utrechtse soortenlijst (USL) een aantal soorten die in het gebied voorkomen staan op de Utrechtse soortenlijst, het betreft de grote kaardenbol, veldlathyrus, kleine modderkruiper, bittervoorn, kleine karekiet, merel en de tjiftjaf. Ook de aanwezigheid en verspreiding van deze soorten zullen in kaart gebracht moeten worden.

Mitigerende maatregelen op dit moment is er geen duidelijkheid over de omvang van de plannen en de uitvoering hiervan, derhalve wordt uitgegaan van een worse-case scenario waarbij het hele plangebied ontdaan wordt van begroeiing, alle sloten gedempt worden, de bomen gekapt worden en de woningen en bedrijfspanden aan de noordzijde gesloopt worden. Indien een of meer van deze stappen niet uitgevoerd worden, dan kan dat een grote invloed hebben op de te verwachten effecten.

5.9 STIKSTOFDEPOSITIE

Wetgeving

De biodiversiteit (soortenrijkdom) in Europa gaat achteruit. Om deze te beschermen zijn in Nederland ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen met een Europese beschermingsstatus.

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning bij de gemeente, geldt er in principe een aanhaakplicht (artikel 2.2aa van het Besluit omgevingsrecht) voor de Wet natuurbescherming (Wnb). Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden (Natura 2000).

Voor aanvragen waarbij op voorhand duidelijk is dat een Wnb-vergunning noodzakelijk is, is het loskoppelen van beide vergunningentrajecten toegestaan, zolang deze keuze is gemaakt vóór indiening van de aanvraag voor de omgevingsvergunning. Alleen wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er op voorhand geen significante bijdrage is van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning niet van toepassing.

Als er stikstofdepositie groter dan 0,00 mol N/ha/jaar plaatsvindt wordt in het kader van een Wnb-vergunning eerst een voortoets uitgevoerd. 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. Indien 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.

Onderbouwing en onderzoek

Er zal in de ruimtelijke procedure middels een stikstofdepositieonderzoek aangetoond moeten worden dat zowel de aanlegfase (bouw) en gebruiksfase niet leiden tot een toename aan stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden. Hierbij is voor

vaststelling van het bestemmingsplan met name de gebruiksfase maatgevend. De verkeersinvloed van het plan valt binnen 5 km van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Het extra verkeer van het plan zal dus meegenomen moeten worden in een berekening voor de toekomstige gebruiksfase. Gezien de afstand tot het Natura 2000-gebied en de hoeveelheid verkeer zal de gebruiksfase naar alle waarschijnlijkheid geen extra stikstofdepositie opleveren. Het bestemmingplan kan dus op basis van een stikstofdepositieonderzoek met een dergelijke berekening in AERIUS Calculator vastgesteld worden. Voor de daadwerkelijke realisatie van het plan en vergunningverlening voor de bouw zal echter ook aangetoond dienen te worden dat ook de bouwfase niet leidt tot significante effecten (extra stikstofdepositie). In een voortoets kan onderbouwd worden dat kleine, tijdelijke deposities van tijdelijke bronnen binnen het project op zichzelf en in cumulatie, op voorhand niet kunnen leiden tot significant negatieve effecten. Hierbij kan als uitgangspunt worden gehanteerd dat een project met alléén kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase kleiner dan of gelijk aan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal 2 jaar (of een equivalent hiervan) in beginsel niet vergunningplichtig is voor het aspect stikstofdepositie. Indien (middels een 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 basis van een eerste quick-scan berekening voor de bouwfase, op basis van de huidige meest recente gegevens van het plan, zal de depositiebijdrage van de bouwfase < 0,05 mol/ha/jr. bedragen. Hierbij is uitgegaan van de maximale bouwomvang en een bouwperiode van 2 jaar voor het gehele plan. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het aspect stikstofdepositie geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan.

5.10 BOMEN

5.11 KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

Het plan voor Papendorp draagt bij aan de gemeentelijke ambities voor gezond stedelijk leven voor iedereen. Utrecht stelt gezondheid centraal. Gezonde verstedelijking betekent een gezonde leefomgeving. Je kunt er prettig wonen in een schone omgeving en zo min mogelijk overlast. Een omgeving die uitnodigt tot een gezonde levensstijl, aanzet tot beweging en levendig is door de recreatieve en culturele functies van de stad. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Waar duurzaamheid de norm is.

De doelstelling voor gezonde verstedelijking van Papendorp Noord is uitgewerkt in de volgende speerpunten.

Een gedifferentieerd stedelijk milieu

Het plangebied Papendorp Noord sluit aan op de locatie Groenewoud. Met de ontwikkeling van Papendorp Noord wordt de ontwikkeling van Papendorp naar een gedifferentieerd stedelijk milieu versterkt en vergroot.

Dit vraagt om een compacte en flexibele mix van wonen en werken. Het woningaanbod in Papendorp is passend bij een stedelijk woonmilieu en bestaat uit kleine appartementen voor starters, tot grotere gezinsappartementen. Er wordt ruimte geboden aan voorzieningen en verschillende vormen van werken. Hierdoor wordt het aantrekkelijk om te wonen, te leven en te verblijven, waar bewoners zich prettig voelen en gezond zijn. Deze programmatische invulling draagt bij aan de compacte stad Utrecht en de verstedelijkingsopgave waar zij voor staat.

Uitgangspunten voor een gedifferentieerd stedelijk milieu:

-

De hogere dichtheid draagt bij aan de compacte stad, maar zorgt ook voor dynamiek, ontmoeting etc.

- De rustige en groene binnengebieden zorgen voor een aangenaam woonklimaat

- Levendige en open plinten

-

Toegankelijk en verbonden. Goede langzaam verkeersroutes zorgen voor een verbinding met de verschillende delen van Papendorp, de voorzieningen en de stad.

Gezonde leefomgeving

De centrale ligging van het gebied naast een belangrijke knoop van snelwegen stelt eisen aan de ontwikkeling, met name op het gebied van geluid. Op veel plekken is er sprake van een hoge geluidsbelasting. Het plan zet in op het realiseren van akoestisch aangename plekken aan de geluidsluwe zijde als tegenhanger van de geluidsbelaste plekken. Deze akoestisch aangename plekken worden groen ingericht, met aandacht voor aangename akoestiek (zachte binnenkant, ruisende bomen / planten, voor vogels aantrekkelijk).

Een gezonde leefomgeving stelt daarnaast ook eisen aan luchtkwaliteit, trillingen en andere milieueisen maar ook aan de kwaliteit als gevolg van de ontwikkeling.

Gezond gedrag wordt aangemoedigd door aantrekkelijke langzaamverkeerroutes en goede verbindingen naar de andere delen van Utrecht. Het groen wordt ingezet om deze routes visueel aantrekkelijk te maken, maar ook om hittestress tegen te gaan en het verminderen van fijn stof.

Duurzaamheid is het vertrekpunt

De gemeente vraagt nadrukkelijk aandacht voor duurzaamheid en circulair bouwen. De Mobiliteitshub is een prominente vertaling van deze ambitie. Deze faciliteert parkeren op afstand voor de grotere gebiedsontwikkelingen in het zuidwestelijk deel van de stad: het Beurskwartier inclusief de ontwikkelingen op het Jaarbeursterrein en de verschillende onderdelen van de Merwedekanaalzone). Vertrammen van de vrijliggende busbaan en aansluiting op een tangentiële OV-verbinding rond de stad dragen in sterke mate bij aan het beperken van de groei van het autoverkeer.

Vergroening staat centraal in de kwaliteit van de openbare ruimte

Met het plan wordt een aantrekkelijk en klimaatadaptief stedelijk gebied geambieerd, met aandacht voor biodiversiteit. De geluidsluwe binnengebieden wordt daarbij ingezet als aantrekkelijke groene ruimte, waar ontmoeting en verblijf wordt gestimuleerd. De binnengebieden kennen voldoende gronddekking voor robuust groen.

5.12 GEZONDHEID

Het realiseren van een gezonde leefomgeving is in Utrecht een belangrijk uitgangspunt. Een gezonde leefomgeving is een omgeving waar gezond gedrag gemakkelijk is, waar de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en waar men zich prettig voelt. Het gezonde gedrag dat nodig is, is bewegen, spelen, leren, ontmoeten, ontspannen en gezond eten en drinken. Lopen en fietsen worden goed gefaciliteerd. Ook logische mogelijkheden voor ontmoeting dragen in belangrijke mate bij aan een gezonde leefomgeving.

Het plangebied grenst aan meerdere drukke wegen, de nieuw te ontwikkelen woonwijk Groenewoud en het Amsterdam-Rijnkanaal. Met name de A2 is een belangrijk aandachtspunt uit oogpunt van gezondheid.

Geluidbelasting en luchtverontreiniging moeten worden beperkt. Gevoelige bestemmingen (m.n. scholen, kinderopvang, bejaardenhuizen) mogen niet op een afstand van minder dan 300 meter afstand van de rand van de weg worden gesitueerd. In Papendorp Noord zijn geen gevoelige bestemmingen voorzien.

Voor woningen wordt een afstand van minimaal 100 meter gehanteerd, voor zover de geluidbelasting dat toe laat). Dit geldt niet alleen voor de A2 zelf, maar ook voor de afritten. Als gevolg hiervan wordt in de tweede fase van de Mobiliteitshub XL geen woningbouw gesitueerd.

De situering van sociale woningbouw is uit oogpunt van gezondheid een apart aandachtspunt. Het is onwenselijk om deze op de ongezondste plekken te situeren. In Papendorp Noord is het uitgangspunt dat de sociale woningbouw gemengd wordt met de woningbouw in de andere categorieën.

5.13 DUURZAAMHEID

Op het gebied van duurzaamheid heeft de gemeente Utrecht bij projectontwikkeling duurzaamheidsambities. Dit hoofdstuk levert een samenvatting van de relevante onderwerpen, onderverdeeld op de volgende onderdelen: Gezondheid, energie, circulair bouwen, klimaatadaptatie, en natuurinclusief bouwen. Naast deze specifiek benoemde duurzaamheidsthema's is het belangrijk rekening te houden met thematisch beleid. Dat staat op <https://omgevingsvisie.utrecht.nl>.

Gezonde, integrale duurzaamheid.

We willen een gezonde stad realiseren. Nieuwbouw draagt daar aan bij door aandacht te hebben voor de volgende onderwerpen en de aanhangende vragen te beantwoorden:

Luchtkwaliteit: hoe zorgt het gebied ervoor dat er geen verslechtering en mogelijk zelfs een verbetering van de lokale luchtkwaliteit wordt bereikt?

Geluid: Welke maatregelen treft het gebied om geluidsoverlast te minimaliseren?

Mobiliteit: Hoe speelt het gebied in op het faciliteren en stimuleren van gezonde mobiliteit?

Ontmoeten: Hoe speelt het gebied in op het faciliteren van ontmoeten tussen personen?

Bewegen: Welke maatregelen treft het gebied om gezonde beweging te stimuleren?

Om de integrale duurzaamheid van het gebied objectief en meetbaar te maken worden duurzaamheidsinstrumenten gebruikt. Gemeente Utrecht gebruikt hiervoor GPR Stedenbouw. Hierbij worden als minima een gemiddelde GPR Stedenbouw van 8,0 aangehouden.

Energie.

De gemeente Utrecht wilt zo spoedig mogelijk klimaatneutraal zijn, waaraan alle partijen een relevante bijdrage moeten leveren. In Utrecht hanteren we het Utrechts Energieprotocol³ om tot klimaatneutrale nieuwbouw te komen.

a. Warmte- en koudevraag.

Het plangebied maakt zoveel mogelijk gebruik van lokale hernieuwbare warmte- en koudebronnen. De gebouwen worden verwarmd met laag temperatuur warmte zoals omschreven in de visie op de warmtevoorziening⁴. Het toepassen van

³ Zie voor het Utrechts Energieprotocol: <https://www.utrecht.nl/ondernemen/duurzaam-ondernemen/hulpmiddelen-duurzaam-ondernemen/duurzaam/>

⁴ Zie voor de visie op de warmtevoorziening: <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/energie/>

biomassaverbrandingsinstallaties is uitgesloten: die zorgen voor buitensporig veel luchtvervuiling. Wanneer mogelijk worden warmte- of koude-overschotten van het gebied ter beschikking gesteld aan derden door de systemen te koppelen. Verder is het van belang dat de eindgebruikers comfort ervaren en geen hoge energielasten hebben.

b. *Elektriciteitsvraag.*

Uitgangspunt is dat in het plangebied jaarlijks evenveel hernieuwbare elektriciteit opgewekt wordt om te voorzien in de jaarlijkse energievraag. Dit bestaat uit gebouwgebonden energievraag, gebruikersgebonden energievraag en de energievraag vanuit de openbare ruimte in het gebied. Als het niet mogelijk is om binnen het plangebied voldoende hernieuwbare elektriciteit op te wekken dan mag er buiten het gebied gezocht worden naar opweklocaties om alsnog te voldoen.

Circulair bouwen.

In Utrecht is circulair bouwen de norm, zoals gesteld in motie 252 te 2016. In het actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 is aangegeven hoe gemeente Utrecht de komende jaren circulair bouwen vormgeeft. We vullen circulair bouwen in ieder geval in door op de onderstaande drie fases van de bebouwing aan te geven welke maatregelen worden getroffen.

a. *Ingaande materialenstroom.*

De ingaande materialenstroom wordt getoetst op milieueffecten door deze met een Milieu Prestatie Gebouw (MPG) berekening te berekenen. De MPG maakt een levenscyclusanalyse van de toegepaste materialen en installaties en drukt dat uit in een schaduwprijs per m² bruto vloeroppervlak per jaar. De schaduwprijs is een fictieve prijs die de kosten aangeeft om de milieuschade ongedaan te maken en is gestoeld op wetenschappelijk onderzoek. Hoe lager de schaduwprijs, hoe beter dus. Een lage schaduwprijs kan o.a. bereikt worden door milieuvriendelijker materialen toe te passen, minder materialen toe te passen, of hergebruikte materialen toe te passen.

b. *Aanpasbaarheid in de gebruiksfase.*

Door zo te ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden, wordt de milieubelasting van de aanpassingen verlaagd en de levensduur van het gebouw verlengd: er is immers minder sloop- en breekwerk nodig. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtelijke indeelbaarheid te vergroten, of overmaats te ontwerpen. Ook zijn makkelijk bereikbare installaties. Het gebouw biedt door een hoge mate van aanpasbaarheid ruimte aan meer programma's.

c. *Herbruikbaarheid na gebruiksfase.*

Aan het einde van de gebruiksfase wordt een gebouw normaliter gesloopt. Een circulair gebouw wordt gedemonteerd en de vrijgekomen materialen / constructies worden ter beschikking gesteld aan een nieuw bouwproject. Om dit te bewerkstelligen is het ten eerste van belang dat het gebouw zo demontabel mogelijk wordt ontworpen. Ten tweede moeten de vrijkomende materialen herbruikbaar zijn, dus giftige of anderzijds eenmalig bruikbare materialen moeten vermeden worden. Ten derde is het van belang dat de materialen in het gebouw opgeslagen zijn in een paspoort. Dat laatste is van belang omdat zonder kennis van de opgeslagen materialen in het gebouw de waarde ervan verloren gaat.

Klimaatadaptatie en dakenvisie.

De klimaatwetenschappen tonen aan dat de aarde opwarmt, dat klimaatpatronen verschuiven en extremen in weer toenemen. Voor Nederland betekent dit dat in de toekomst langere periodes met hoge temperaturen worden verwacht, onderbroken door intensievere regenbuien in vergelijking met hedendaags. Binnen stedelijk gebied leidt dit met name tot uitdagingen op het gebied van voldoende waterberging en beperken hittestress in gebouwen en openbare ruimte.

In het plan wordt een onderbouwing gevraagd op hoe het plan bijdraagt aan voldoende waterberging op eigen terrein en het beperken van hittestress, maar ook het borgen van leefbaarheid voor flora en fauna binnen de gebouwen en in de openbare ruimte. Denk hier bijvoorbeeld aan een groene daken of gevels t.b.v. waterbuffering en beschaduwing. Richtlijn bij bouwblokken is het realiseren van een buffercapaciteit van 45 mm ten opzichte van het verharde oppervlak, tenzij met een maatwerkberekening wordt aangetoond dat met een afwijkende buffercapaciteit kan worden volstaan. Een extreme bui van 80 mm in één uur moet verwerkt kunnen worden zonder dat er schade optreedt aan gebouwen en vitale infrastructuur (nutsvoorzieningen) door instromend regenwater.

Diervriendelijk bouwen

De gemeente heeft ook ambitie om diervriendelijk te bouwen. Onder "diervriendelijk" bouwen wordt verstaan: bouwen met relatief kleine ingrepen, die verblijfsplekken creëren voor verschillende dieren in het stedelijk landschap. Met "diervriendelijk" bouwen wordt de biodiversiteit van de stad vergroot. De stadsecologen van gemeente Utrecht bepalen per project welk aantal maatregelen toegepast dient te worden.

Laadpunten elektrische voertuigen.

Vanuit de Europese richtlijn voor energieprestatie voor gebouwen is in maart 2020 een nieuw bouwbesluit van kracht geworden. Wordt een gebouw ingrijpend verbouwd of wordt er nieuw gebouwd met meer dan 10 parkeerplaatsen, moet er minimaal één oplaadpunt gemaakt worden. Daarnaast moeten er lege mantelbuizen gelegd worden voor minimaal één op de vijf parkeerplaatsen. De gemeente geeft de ontwikkelaar in overweging mee om bij nieuwbouw of grootschalige verbouw voor alle parkeerplekken lege mantelbuizen en/of laadpunten aan te leggen, gezien de huidige snelle ontwikkelingen op het gebied van

elektrisch vervoer. Dit vanwege de vaak (relatief) hoge kosten die gemoeid zijn met installatie achteraf. Via deze mantelbuizen kunnen later nog meer oplaadpunten aangesloten worden.

5.14 KABELS EN LEIDINGEN

De bestaande kabels en leidingen onder de Taatsendijk bij de Hub zijn ingepast in het plan. In dit tracé liggen veel verschillende kabels en leidingen, hetgeen het een belangrijk tracé maakt en ingewikkeld om deze te verplaatsen. Door deze in te passen zijn geen belemmering voor de ontwikkeling.

HOOFDSTUK 7 VERANTWOORDING PROCES

7.1 HET GEVOLGDE SAMENWERKINGSPROCES

Hier de gevolgde werkwijze weergeven m.b.t. overleg / consultatie / samenwerking marktpartijen.

Hier de gevolgde werkwijze weergeven m.b.t. de rol van de gemeente (kaderstellend, actieve rol, wel/geen grondeigenaar).

7.2 HET GEVOLGDE PARTICIPATIEPROCES

Hier de gevolgde werkwijze weergeven m.b.t. participatieproces met belanghebbenden.

HOOFDSTUK 8 VERVOLGTRAJECT

8.1 PLANPROCES

Hier de invulling + besluitvorming weergeven zoals voorzien in de eerstvolgende planfase (binnen UPP 1)

een of meer Stedenbouwkundige Plannen, opstellen of toetsen SP door gemeente (grex of niet)

wel / niet vaststellen SP door B&W (grex of niet)

BIJLAGE GEMENGD WONEN COMPLEX

Gemengd wonen complex

Papendorp Noord is de locatie waar een definitief gemengd wonen complex komt. Voorbeelden van concepten van een gemengd wonen complex zijn onder andere Place 2BU, Change=, SayHaey, Friends Wonen, NEZZT, beterBASIShuis en Space-S. Hieronder worden de belangrijkste kaders uiteen gezet.

Doelstelling en ambitie gemengd wonen-complex

Een woongebouw realiseren die het vormen van een gemengde woongemeenschap faciliteert. In deze woongemeenschap woont iedereen in zijn of haar zelfstandige woning, is er een gemeenschappelijke huiskamer en/of tuin en worden activiteiten georganiseerd door en voor de bewoners. Door deze fysieke en sociale uitgangspunten wordt zelfstandig wonen mogelijk maakt voor mensen die voorheen woonachtig waren in maatschappelijke opvang en beschermd wonen. Kern is dat bewoners uit dit complex echt iets kunnen bijdragen en betekenen voor de buurt. Het gaat om het faciliteren van de opbouw van een lokale gemeenschap, die trots is op de buurt en kwetsbare bewoners die een 'zachte landing' in de maatschappij kunnen ervaren: integratie op buurtniveau. Het gaat om het denken in gemeenschapscircels: de bewoners van de gang, van het wooncomplex, uit de buurt. Op deze wijze kunnen kwetsbare doelgroepen met zorg en ondersteuning onderdeel zijn van de maatschappij en groeien in zelfstandigheid en bijdragen. Dit sluit aan bij de ambitie van Utrecht om te bouwen aan de inclusieve stad: waar je je welkom kunt voelen en op een laagdrempelige manier onderdeel kunt zijn van de samenleving.

De vastgoedopzet faciliteert:

Interactie tussen bewoners in het gebouw en in de buurt

'nabuurschap' (een goede buur kunnen zijn, het kunnen signaleren van terugtrekking of terugval).

Kaders voor maatvoering en inrichting:

Circa 80 wooneenheden per woonblok

Belangrijke elementen in de maatvoering van woonconcepten zijn

- de beschikbaarheid van gedeelde ruimtes
- de (begin)capaciteit voor community building

Het concept wordt ingedeeld in een portiek of gang met circa 30-40 adressen

De beschikbaarheid van gemeenschappelijke ruimte(n) is cruciaal

- dit kan binnen en/of buiten zijn

-

de gemeenschappelijke ruimte faciliteert activiteiten en ontmoetingen tussen bewoners, is veilig en biedt geborgenheid

-

anderen dan bewoners zijn ook welkom, maar het eigenaarschap wordt gevoeld door de bewoners

-

de overgang tussen gedeelde ruimtes en private ruimtes moeten zorgvuldig worden vormgeven.

Goede aansluiting op blokniveau tussen private ruimte en publieke ruimte

-

tussen het eigen domein (de eigen woning, privé terrein) en de gangen of portieken

-

tussen het woongebouw en de publieke ruimte buiten gebouw, de straat (denk aan een stoep of een trap). Kort samengevat: 'de groep kan makkelijk naar buiten, en anderen (niet-bewoners) gaan met een drempeltje naar binnen'.

Kaders voor oppervlakte van woningen

woningen met een mix van woonoppervlaktes, voor eenpersoonshuishoudens en tweepersoonshuishoudens

Kaders voor maatschappelijke voorzieningen en functies op bouwblokniveau of buurtniveau

•

De bouwblokken dienen te worden opgedeeld in 2, 3 of 4 blokken, waarbij afgewogen moet worden welke onderlinge connectie er tussen deze blokken is en welke voorzieningen er op blokniveau en op buurtniveau nodig zijn

- Via voorzieningen interactie in de buurt te faciliteren, bijvoorbeeld
 - Sportmogelijkheden, ontspanningsmogelijkheden

-

Inzet van social returnprogramma en loopbaanbegeleiding, onderwijsbegeleiding, vrijwilligerswerk, leerwerkbegeleiding in sectoren als supermarkt, horeca, sport en groenonderhoud.

Kern is dat bewoners uit dit complex echt iets kunnen bijdragen en betekenen voor de buurt. Het gaat om het faciliteren van de opbouw van een lokale gemeenschap, die trots is op de buurt en kwetsbare bewoners die een 'zachte landing' in de maatschappij kunnen ervaren: integratie op buurtniveau.

Het gaat om het denken in gemeenschapscircels: de bewoners van de gang, van het wooncomplex, uit de buurt.

Eengezinswoningen

Eengezinswoningen worden in Papendorp Noord ook gerealiseerd in de vorm van gestapelde woningen. Vanuit de woonvisie wordt ingezet om – naast meer voor de voor hand liggende grondgebonden woningen - een aantrekkelijk woningaanbod te creëren voor gezinnen in een hoog stedelijke woonomgeving. Bijvoorbeeld door in de woningplattegrond rekening te houden met gebruik door gezinnen en de inrichting van de openbare ruimte. Papendorp biedt hiervoor een mooie kans in combinatie met hoogwaardige kwaliteit van de nabije buitenruimte.

BIJLAGE UTRECHT PAPENDORP VISIE VOORZIENINGEN

BIJLAGE ECOLOGISCHE QUICKSCAN PAPENDORP NOORD UTRECHT

From: "5.1,2E" <5.1,2E@loostad.nl>
Sent: Wed, 11 May 2022 08:09:50 +0100
To: "5.1,2E" <5.1,2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Zienswijze Van Doorn / reactie Aveco

Dag 5.1,2E

Dit is de reactie:

In het SP staat hierover het volgende:

Geluidszonering en milieuzonering

In de omgeving van het plangebied Groenewoud zijn verschillende bedrijven (Nedal, Utrechtse Bazaar en Metaal en Papier Recycling Utrecht) gesitueerd. Van belang is om voldoende afstand tussen de bedrijven en toekomstige woningen in acht te nemen. Op deze wijze is er sprake van enerzijds een goed woon- en leefklimaat en anderzijds worden de bedrijven niet in hun bedrijfsvoering geschaad. De in de omgeving aanwezige bedrijven zijn met name van belang voor het aspect 'geluid'. Deze bedrijven liggen op een gezoneerd industrieterrein. Uit globaal akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege de aanwezige bedrijven is gebleken dat slechts een deel van het plangebied binnen de nieuw vast te stellen geluidszone komt te liggen. Ter plaatse van enkele gebouwen zal nader onderzoek moeten worden gedaan om vast te stellen of de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt. In dat geval is een hogere waarde nodig en wordt een luwe gevel, ook vanwege wegverkeerslawaaï, geëist. De maximaal te ontheffen waarden voor industrielawaai mag nergens worden overschreden. Voor andere relevante milieu-aspecten als geur, stof en/of gevaar geldt dat de hindercontouren van de aanwezige bedrijven niet tot over het plangebied Groenewoud reiken. Opgemerkt moet worden dat de aanwezige bedrijven in de toekomst verplaatst zullen worden en derhalve geen belemmering meer zullen vormen.

Dus conclusie is wat mij betreft: qua geluid kunnen we er rekening mee houden, overige milieuaspecten zijn niet relevant.

Met vriendelijke groet,

5.1,2E
5.1,2E Gebiedsontwikkeling
5.1,2E
5.1,2E avecodebondt.nl

Met vriendelijke groet,

5.1,2E

5.1,2E



Loostad Vastgoedontwikkeling BV
Boogschutterstraat 44

Postbus 485, 7300 AL APELDOORN
Tel. 055-368 38 00
Mob. 5.1.2E
www.loostad.nl



Loostad Vastgoedontwikkeling B.V.
statutair gevestigd te Rijssen
KvK-nr. 08051986

Denk aan het milieu voordat u dit bericht print!
De informatie verzonden met dit emailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. Afzender staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden email, noch voor tijdige ontvangst daarvan. Afzender attendeert erop dat de vertrouwelijkheid van informatie verzonden per email niet gewaarborgd is.

The information contained in this communication is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the use of the individual or entity to whom it is addressed and others authorised to receive it. If you are not the intended recipient you are hereby notified that any disclosure, copying, distribution or taking any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited and may be unlawful. Sender is neither liable for the proper and complete transmission of the information contained in this communication nor for any delay in its receipt. Please note that the confidentiality of e-mail communication is not warranted.

Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 11 mei 2022 09:08

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@loostad.nl>

Onderwerp: Zienswijze Van Doorn / reactie Aveco

Hoi 5.1.2E,

Zou jij mij nog de reactie van Aveco willen mailen? Dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Fri, 13 May 2022 09:47:32 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: RE: Concept-reactie op zienswijze van Doorn (SP Groenewoud)

Hoi 5.1.2E hierbij de reactie op 'zienswijze' Van Doorn.

Allereerst; In de reactie Bosselaar / Strengers wordt gesproken over een zienswijze. Een zienswijze kan worden ingediend als reactie op een ontwerp-besluit. Het Stedenbouwkundig Plan Groenewoud bevat echter de ruimtelijke (gemeentelijke) kaders voor de ontwikkeling van het gebied Groenewoud. Het SP is vrijgegeven voor inspraak. De reacties die hierop zijn ingediend betreffen inspraakreacties.

De locatie waar client op dit moment is gehuisvest is gelegen in het project Papendorp Noord. Voor dit gebied is in februari 2022 een Stedenbouwkundig Programma van Eisen door de raad vastgesteld en is een Bestemmingsplan in voorbereiding. Uitgangspunt in het SPVE Papendorp Noord is dat op de huidige locatie van de client woningbouw wordt gerealiseerd en de hallen die uw client huurt van de gemeente verdwijnen.

Dit is ook het geval voor de naast clients bedrijf gelegen gemeentelijke hallen. Deze worden op dit moment gesloopt ten behoeve van de toekomstige ontwikkeling.

Ook in het SP Groenewoud is derhalve het uitgangspunt dat clients bedrijf verdwijnt van de huidige locatie.

Wat betreft uw reactie over de alternatieve locatie(s) verwijzen wij naar reeds eerder gevoerde gesprekken en correspondentie tussen gemeente en client.

De inspraak reactie leidt niet tot een aanpassing van het Stedenbouwkundig Plan Groenewoud.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E

5.1.2E@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



08:47



Google ...°07'07"N 5°03'55"E) 333 m

08:48



Sportpark Elinkwijk

Tijdelijk gesloten

52°07'06"N 5°03'57"E

Sportpark Elinkwijk

Geplaatste speld



52°07'06"N 5°03'57"E - 3,21 m

Datum van afbeeldingen: 21-04-2020 of later



Metten

From: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Sent: Fri, 1 Jul 2022 10:26:20 +0100
To: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Cc: "[REDACTED]" <[REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: RE: Papendorp - vergunningen irt salderen stikstof

Goedemorgen [REDACTED]

Wat betreft de genoemde bedrijven:

- Van Doorn Metaal Recycling Utrecht BV (MRU) en Van Doorn Papierrecycling Utrecht; MRU: is vergunningplichtig, doch gaat vertrekken, van Doorn Papierrecycling : is niet vergunningplichtig, gaat ook vertrekken.
- Bazaar Utrecht: is niet vergunningplichtig
- P&R Papendorp: Niet vergunningplichtig
- KWS: Asphaltcentrale: is vergunningplichtig, is er nog wel, ligt stil volgens mij. Is dit de enige KWS die je wilt weten?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Vergunningverlener milieu

[REDACTED]
[REDACTED]@rudutrecht.nl
www.utrecht.nl
RUD Utrecht
Vergunningen, Toezicht en Handhaving
Vergunningen
dinsdag, woensdag, donderdag



Van: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 30 juni 2022 15:21
Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
CC: [REDACTED] <[REDACTED]@utrecht.nl>
Onderwerp: Papendorp - vergunningen irt salderen stikstof

Beste [REDACTED]

Zoals telefonisch besproken willen we weten welke vergunningen er nu zijn op een aantal plekken in Papendorp om mogelijk te gebruiken voor het salderen van stikstof. Zie hieronder het lijstje waar het over gaat:

- Van Doorn Metaal Recycling Utrecht BV en Van Doorn Papierrecycling Utrecht;
- Bazaar Utrecht
- P&R Papendorp

- KWS

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte



Van: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 30 juni 2022 14:18

Aan: 5.1.2E 5.1.2E @utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

Onderwerp: Stikstof / bespreking inzake Van Doorn Metaal Recycling Utrecht BV en Van Doorn Papierrecycling Utr (vertrouwelijk) /

Hoi 5.1.2E,

Zou jij willen uitzoeken of en welke vergunningen er zijn?

Hieronder de contactpersonen die ik heb bij RUD.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
5.1.2E

5.1.2E
5.1.2E
5.1.2E @utrecht.nl



Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 9 september 2021 11:46

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@rudutrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@rudutrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@rudutrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@rudutrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: bespreking inzake Van Doorn Metaal Recycling Utrecht BV en Van Doorn Papierrecycling Utr (vertrouwelijk)

Hallo [redacted] en [redacted]

Als ik het zo bekijk zijn de verhuis-, bouwplannen van zowel Van Doorn Metaal Recycling (milieuvergunningplichtig) en Van Doorn Papierrecycling (meldingsplichtig voor milieu) . En dan "bestrijken" beide bedrijven het hele terrein van De Trip/Scholman. Zou ook betekenen het vertrek van het bedrijf De Trip...Ik zie ook dat bijna het hele terrein heringericht wordt.

In het bedrijfsstelsel SQUIT van de gemeente Utrecht staat Metaal Recycling Utrecht (MRU, Groenewoudsedijk 5k)) geregistreerd als zoneringscategorie 5.1 en milieucategorie 4. Ik vermoed dat dit nog eens herbeoordeeld moet worden, is m.i. niet correct. Over dit bedrijf is voor de huidige situatie voldoende informatie (o.a. geluidbelasting, te beoordelen door de geluidzonebeheerder Utrecht). In juni 2021 is een milieuvergunning verleend. Die vergunning kan niet worden "meegenomen" naar de nieuwe locatie.

De eisen voor een 3.2 categorie zijn: "Overige groothandel in afval en schroot", bebouwd oppervlak > 1000 m2. Grootste afstand is 100 m (vanwege geluidbelasting)

In het bedrijfsstelsel SQUIT van de gemeente Utrecht staat Metaal Recycling Utrecht (MRU, Groenewoudsedijk 5B) geregistreerd als zoneringscategorie 3.2 en milieucategorie 3. Ik vermoed dat dit nog eens bekeken moet worden. Is als meldingsplichtig bedrijf geregistreerd voor milieu.

Tot zover.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Vergunningverlener milieu

5.1.2E [redacted]@rudutrecht.nl

www.utrecht.nl

RUD Utrecht

Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Vergunningen

dinsdag, woensdag, donderdag



Met vriendelijke groet,

5.1.2E [redacted]

Vergunningverlener milieu

5.1.2E [redacted]

5.1.2E [redacted]@rudutrecht.nl

www.utrecht.nl

RUD Utrecht

Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Vergunningen

dinsdag, woensdag, donderdag



Van: 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: donderdag 9 september 2021 11:09

Aan: 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E [redacted] <5.1.2E [redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: bespreking inzake Van Doorn Metaal Recycling Utrecht BV (vertrouwelijk)

Hoi 5.1.2E [redacted]

Hierbij de informatie van Van Doorn.

a.s. maandag heb ik een overleg gepland met 5.1.2E [redacted] en 5.1.2E [redacted]

Fijn dat jij daarbij kunt aansluiten. Ik stuur je de link door.

Vast dank voor het meekijken!

Met vriendelijke groet,

5.1.2E [redacted]

5.1.2E [redacted]

5.1.2E [redacted]

5.1.2E [redacted]



Van: 5.1.2E <5.1.2E@vandiepen.com>

Verzonden: woensdag 1 september 2021 12:09

Aan: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>

CC: 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E <5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E

<5.1.2E@utrecht.nl>; 5.1.2E | Papier Recycling Utrecht BV' <5.1.2E@prubv.nl>; 5.1.2E

<5.1.2E@vandiepen.com>; 5.1.2E 5.1.2E @vandiepen.com>

Onderwerp: RE: bespreking inzake Van Doorn Metaal Recycling Utrecht BV

Geachte heer 5.1.2E

Gisteren hebben wij besproken dat het voor de heer Van Doorn van groot belang is om op korte termijn duidelijkheid te verkrijgen over de nodige bouw- en milieuvergunningen voor de beoogde nieuwe locatie aan de Sophialaan in Utrecht. Het gaat dan concreet om de vragen (1) of Van Doorn haar huidige milieuvergunningen van "G. van Doorn, Metaal Recycling Utrecht B.V." en van "G. van Doorn, Papier Recycling Utrecht B.V." kan behouden, ofwel kan verhuizen naar de beoogde nieuwe locatie en (2) of Van Doorn bouwvergunningen nodig heeft voor de gewenste inrichting van de beoogde nieuwe locatie. U heeft de heer Van Doorn in verband met de beoordeling hiervan verzocht om stukken aan te leveren van de huidige situatie en de gewenste nieuwe situatie. Ik stuur u daarom bijgaand toe:

- Een plattegrond van de huidige situatie aan de Sophialaan;
- Twee afbeeldingen van de huidige situatie aan de Sophialaan;
- Een opzet/indeling van de door de heer Van Doorn gewenste nieuwe situatie aan de Sophialaan (zie het Excel-bestand);

Wilt u deze e-mail met bijlagen zo nodig doorsturen aan de juiste personen / afdeling?

De uitgangspunten van de heer Van Doorn voor de schadeloosstelling volgen zo spoedig mogelijk.

Ik verneem graag van u.

Met vriendelijke groet,

5.1.2E
Advocaat

VANDIEPEN
VANDER KROEF

T: +31 (0)30 236 46 00
F: +31 (0)30 236 41 92

Stadsplateau 17
3521 AZ Utrecht
www.vandiepen.com





Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 20 juli 2022 11:13

Aan: [redacted] <[redacted]@loostad.nl>; [redacted] <[redacted]@avecodebont.nl>

CC: [redacted] (Loostad) <[redacted]@loostad.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: FW: resultaten: BP Groenewoud en beide autonoom

[redacted] [redacted]

Hierbij gaat de milieu-export voor Groenewoud en het autonome model, dat laatste te gebruiken voor zowel Groenewoud als Papendorp Noord.
De vulling voor papendorp Noord apart is de volgende stap.

Groeten

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Verzonden: woensdag 20 juli 2022 09:58

Aan: [redacted] <[redacted]@utrecht.nl>

Onderwerp: resultaten: BP Groenewoud en beide autonoom

Hierbij de resultaten van beide varianten:

- BP Groenewoud en autonoom PN
- Beide autonoom

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

T [redacted]

[redacted]@utrecht.nl

www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Stedenbouw en Mobiliteit

ma t/m vr (vrijdag tot 12.u)



From: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Sent: Wed, 7 Sep 2022 21:00:26 +0100
To: "5.1.2E" <5.1.2E@utrecht.nl>
Subject: 20220907 Raadsvoorstel Vaststelling Stedenbouwkundig Plan Groenewoud
Attachments: 20220907 Raadsvoorstel Vaststelling Stedenbouwkundig Plan Groenewoud.docx

Hoi 5.1.2E

Ik twijfel nog of we moeten opnemen dat Van Doorn een verzoekschrift heeft ingediend..
Kom ik op terug.

Groeten 5.1.2E

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Stedenbouwkundig Plan Groenewoud

Beleidsveld	Leidsche Rijn
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	5.1.2E
Kenmerk	10054674
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor:

1. Het Stedenbouwkundig Plan Groenewoud vast te stellen, met daarin:
 - a. Het concept van een gezonde woonwijk op een knooppunt in het Wiel met Spaken;
 - b. Een programma met ongeveer 1500 woningen, een school, horeca en maatschappelijke en commerciële voorzieningen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft permanente geheimhouding opgelegd op 1: de Ontwikkelingsovereenkomst tevens Anterieure Overeenkomst gebied Groenewoud te Utrecht, 2: de Verkoopovereenkomst gronden Gemeente 3: de Aankoopovereenkomst gronden Mercatorlaan en Hubplot, 4: het Afsprakenkader Sociale Woningbouw Groenewoud alsmede de Financiële Toelichting bij SP Groenewoud, 5. Het Advies Marktwaaarde Groenewoud, op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet om de redenen genoemd in artikel 5 lid 2 sub b van de Wet open overheid. De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.

Commented [5.1.2E]: Check 5.1.2E

Samenvatting

Het college heeft op 11 maart 2022 het Stedenbouwkundig Plan Groenewoud (verder: "SP") vrijgegeven voor reactie. Het SP beoogt het realiseren van een gezonde woonwijk op een knooppunt in het Wiel met Spaken, met een programma met circa 1500 woningen, een school, horeca en maatschappelijke en commerciële voorzieningen.

Het SP heeft van 15 maart tot 26 april 2022 ter inzage gelegen. Het SP heeft instemming van de Raad.

Naar aanleiding van het "Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026: Investeren in Utrecht" is met de ontwikkelaar bestuurlijk overleg gevoerd hetgeen heeft geleid tot een bij het SP gevoegd gezamenlijk procesvoorstel om te komen tot verdere optimalisatie van het plan.

De Gemeente en Loostad Vastgoedontwikkeling BV/ KWS Infra B.V./Volker Stevin Materieel B.V (Loostad) hebben overeenstemming bereikt over de voorwaarden waaronder het gebied Groenewoud door Loostad wordt ontwikkeld, met als belangrijke basis het SP. Die voorwaarden zijn vastgelegd in de Ontwikkelingsovereenkomst tevens Anterieure Overeenkomst gebied Groenewoud te Utrecht, die de gemeente onlangs met Loostad is aangegaan. De afspraken omtrent de bijbehorende grondtransacties zijn opgenomen in de Verkoopovereenkomst gronden Gemeente en Aankoopovereenkomst gronden Mercatorlaan en Hubplot, die als bijlagen bij de AO zijn opgenomen. De aankoop van deze gronden Mercatorlaan / Hubplot is nodig voor de realisatie van de mobiliteitshub en het doortrekken van de Mercatorlaan.

Context

Aanleiding

In het Masterplan Leidsche Rijn is al in 1995 de ambitie beschreven om in Papendorp woningbouw te realiseren. De realisatie van woningen was onder andere door de aanwezigheid van de Asfaltcentrale Utrecht niet mogelijk. Er is jarenlang geprobeerd om de Asfaltcentrale weg te krijgen, niet alleen om een nieuwe woonwijk te realiseren maar vanwege de overlast in bijvoorbeeld Kanaleneiland. In 2017 is de Startnotie Groenewoud vastgesteld door het college, hierna hebben gemeente, KWS (toenmalig eigenaar Asfaltcentrale Utrecht) en Loostad een intentieovereenkomst gesloten voor de ontmanteling van de Asfaltcentrale en de ontwikkeling van het gebied waarover de raad is geïnformeerd in juni 2017. De uitwerking van het SP Groenewoud is gebaseerd op de uitgangspunten uit de Startnotitie.

Doordat de kosten van aankoop van de gronden van de Asfaltcentrale conform de intentieovereenkomst ten laste van het plan moeten worden gebracht, heeft het lang geduurd voordat overeenstemming kon worden bereikt over een zowel financieel haalbaar als ambitieus plan.

De hoeveelheid woningen is geoptimaliseerd met respect voor de kwaliteit van de openbare ruimte en er zijn voorzieningen in het plan opgenomen. Via een grondruil komen ook gronden van Loostad ter beschikking voor de beoogde realisatie van de Mobiliteitshub XL. De planning van de realisatie van de Mobiliteitshub XL is afgestemd op de planning van de ontwikkeling van MWKZ deelgebied 5 en de eerste fase van het Beurskwartier. Over de condities waaronder de ontwikkeling plaats vindt hebben gemeente en Loostad overeenstemming bereikt, die is verwoord in een Anterieure Overeenkomst, e.e.a. met in acht neming van besluitvorming in de raad over het SP.

Beleid

De ambitie van Papendorp als gemengde woon-werk locatie is bekrachtigd in de Ruimtelijke Strategie 2040 (RSU 2040) waarin Papendorp, en daarmee ook Groenewoud, is aangewezen als stedelijke ontwikkellocatie rondom een HOV-knooppunt. Voor Papendorp geldt daarmee een reëel toekomstperspectief als een stedelijk knooppunt in het Wiel met Spaken, zoals beschreven in het Mobiliteitsplan 2040.

Dit SP beschrijft de mogelijkheden voor een programma in Groenewoud dat de ambities uit de RSU en het Mobiliteitsplan ondersteunt. Samen met de ontwikkeling van Papendorp Noord ontstaat in Papendorp een complete moderne wijk waarin wonen en werken worden gemengd in combinatie met de daarbij horende (commerciële en maatschappelijke) voorzieningen. In Groenewoud komen circa 1500 woningen, in Papendorp Noord ongeveer 2000 woningen. Het SP biedt de mogelijkheid om de hoeveelheid woningen te optimaliseren tot ca. 1650, afhankelijk van een nadere toets op de diverse beleidsmatige uitgangspunten. Ook is door ontwikkelaar en gemeente de wens uitgesproken de

mogelijkheden voor verdere optimalisatie te onderzoeken. In dat geval zal voor aanpassing op onderdelen van het SP bestuurlijke besluitvorming nodig zijn.

Juridische context

Eerder is voor een deel van het betreffende plangebied door de Raad de Ontwikkelvisie Centrale Zone (2005) vastgesteld als ruimtelijk/programmatisch kader. Daarin is de programmatische invulling slechts globaal beschreven. In de startnotitie Groenewoud (2017) zijn de randvoorwaarden voor het SP beschreven. Op basis van deze startnotitie is met ontwikkelaar Loostad, tevens eigenaar van het grootste deel van de te ontwikkelen gronden, een intentieovereenkomst afgesloten. Daarin is vastgelegd dat de ontwikkelaar ten behoeve van besluitvorming in de Raad een SP opstelt. De Startnotitie is vastgesteld door het college en ter kennisgeving verstuurd aan de raad. Bij deze gelegenheid is de Raad ook geïnformeerd over de intentieovereenkomst en de in afwijking van het UPP te volgen procedure.

SP

Het SP geeft nu een specifieke invulling en uitwerking van de startnotitie Groenewoud 2017 en vormt de basis voor de te voeren bestemmingsplanprocedure. Deze procedure betreft een uitdrukkelijke raadsbevoegdheid. Daarom ligt ook besluitvorming door de raad inzake het SP voor de hand. Het vaststellen van het SP heeft geen directe rechtsgevolgen. Het is niet mogelijk bezwaar of beroep hiertegen in te dienen.

Intentieovereenkomst

De "Intentieovereenkomst betreffende beëindiging asfaltcentrale en planontwikkeling Groenewoud", zoals die in mei 2017 door het College is aangegaan, betreft het trachten te komen tot een haalbare woningbouwontwikkeling en het vastleggen van afspraken in een anterieure- en aan- en verkoopovereenkomst. De verkoopovereenkomst betreft het de binnen het plangebied gelegen gemeentegronden. De aankoopovereenkomst betreft de door de gemeente te verwerven gronden ten behoeve van de realisatie van de plot van de mobiliteitshub.

Ontwikkelovereenkomst

In de Ontwikkelingsovereenkomst zijn afspraken gemaakt die zoveel mogelijk aansluiten bij het gemeentelijke beleid en de reeds vastgestelde kaders van de startnotitie. Om aan de huidige vraag in de woningmarkt te kunnen voldoen, is in het onderhandelingstraject tussen de gemeente en Loostad Vastgoedontwikkeling BV (verder: Loostad) binnen de mogelijkheden van de eerder vastgestelde kaders uit de Startnotitie het programma zoveel mogelijk geactualiseerd. Dat betekent dat er differentiatie in het aanbod sociale huurwoningen is gekomen, die aansluit bij de doelgroepen. Bovendien is het aandeel sociale huurwoningen verhoogd van 25 naar 30%. Het aandeel appartementen is opgehoogd en er worden woningen in het betaalbare segment gerealiseerd. Doordat de kosten van aankoop van de gronden van de Asfaltcentrale conform de intentieovereenkomst ten laste van het plan moesten worden gebracht, heeft het lang geduurd voordat overeenstemming kon worden bereikt over een zowel financieel haalbaar als ambitieus plan. De hoeveelheid woningen is geoptimaliseerd met respect voor de kwaliteit van de openbare ruimte en er zijn voorzieningen in het plan opgenomen. De door het college vastgestelde overeenkomsten en vervolgens een door de raad vastgesteld SP, vormen de basis voor een daaropvolgend in procedure te brengen Bestemmingsplan dat de beoogde ontwikkeling mogelijk maakt. Het voorstel daartoe zal nadat het SP is vastgesteld aan u worden voorgelegd ter besluitvorming.

Publicatie voornemen tot 1:1 uitgifte

De diverse grondposities in het gebied lopen door elkaar heen. Zonder 1:1 uitgifte van gronden aan de ontwikkelaar is realisatie van het plan niet mogelijk, mede aangezien de relatief hoge inbrengwaarde van de asfaltcentrale niet op een andere wijze is toe te rekenen aan de gehele ontwikkeling. Derhalve is al in 2017 een intentieovereenkomst afgesloten met de verschillende grondeigenaren. Indachtig het Didam-arrest zal het voornemen tot uitgifte vooraf worden gepubliceerd.

Beoogd effect

De binnen het Plangebied gelegen asfaltcentrale wordt ontmanteld. Het Plangebied zal van een onbebouwde (agrarische) ruimte veranderen in een levendig stedelijk gebied met 1500 woningen,

groen en (commerciële) voorzieningen.

Eerdere besluitvorming

De Raad heeft in 2007 de "Ontwikkelingsvisie Centrale Zone" vastgesteld, die een globale beschrijving bevat van de programmatische invulling. In mei 2017 heeft het college de "Startnotitie Groenewoud" en de "Intentieovereenkomst betreffende beëindiging asfaltcentrale en planontwikkeling Groenewoud" vastgesteld.

- [Masterplan Leidsche Rijn](#) (1995).
- Raadsbesluit [Ontwikkelingsvisie Centrale Zone](#) (januari 2006).
- [Startnotitie Groenewoud](#) (2017)
- Collegebesluit Stedenbouwkundig Plan vrijgeven voor inspraak (11 maart 2022) [Raadsbrief Stedenbouwkundig Plan Groenewoud](#).
- Collegebesluit over de Anterieure Overeenkomst Groenewoud.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Stedenbouwkundig Plan Groenewoud vast te stellen, met daarin: a. Het concept van een gezonde woonwijk op een knooppunt in het Wiel met Spaken; b. Een programma met circa 1500 woningen, een school, horeca en maatschappelijke en commerciële voorzieningen.
Argumenten	
1.1	<u>De in het SP beschreven verstedelijking van Groenewoud sluit aan bij de RSU 2040</u> De ruimtelijke strategie geeft aan hoe de gemeente de stad op de lange termijn wil inrichten. Daarbij ligt de nadruk op gezond stedelijk leven. Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht nabij, de 10 minuten stad. De ontwikkeling van Groenewoud past goed bij de ambities uit de Ruimtelijke Strategie 2040 (RSU 2040), waarin Papendorp (inclusief Groenewoud) wordt aangegeven als nieuw te ontwikkelen stedelijk knooppunt in het Wiel met Spaken. Ten opzichte van de RSU 2040 is in beide plangebieden tezamen zelfs een verdere optimalisatie van 500 woningen bewerkstelligd (3500 in plaats van 3000 woningen). Om de ontwikkeling van een monofunctionele werklocatie naar een multifunctioneel stedelijk knooppunt mogelijk te maken zijn twee plannen ontwikkeld: één voor Papendorp Noord (vastgesteld in de raad februari 2022) en het nu voor liggende SP Groenewoud. Beide gebieden worden in samenhang ontwikkeld. Een school en een gezondheidscentrum in Groenewoud doen dienst voor het gehele gebied, terwijl Groenewoud profiteert van voorzieningen in Papendorp Noord zoals een supermarkt en de Mobiliteitshub. Met beide plannen samen ontstaat een complete moderne wijk met wonen, werken en voorzieningen waar het ook in de avonden en weekends levendig is. Vooral in Groenewoud vindt men naast de reuring die het stedelijk knooppunt met zich meebrengt, ook de rustige plekjes die gezond stedelijk leven nodig heeft. In dit SP wordt aangegeven dat in Groenewoud circa 1500 woningen kunnen worden gerealiseerd. Dat is de bovenkant van de bandbreedte uit de Startnotitie (1000-1500 woningen). Naar aanleiding van het "Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026: Investeren in Utrecht", de gewenste ontwikkeling van Papendorp tot stedelijk knooppunt en enkele inspraakreacties willen ontwikkelaar en gemeente een groter

	aantal woningen realiseren dan de 1500 die vastliggen in de basisverkaveling van dit SP. Binnen de kaders van het SP is al onderzocht hoe optimalisatie naar 1650 woningen kan worden gerealiseerd. Dit wordt vastgelegd in het bestemmingsplan met inachtneming van de basiskwaliteit van het SP. Daarnaast gaan gemeente en ontwikkelaar samen onderzoeken of het aantal te realiseren woningen verder geoptimaliseerd kan worden. Omwille van het snel op gang brengen van de woningbouwproductie betreft dit niet de eerste bouwfase.
1.2	<u>Het woningbouwprogramma sluit aan bij woonvisie "Utrecht in Balans"</u> In juni 2017 heeft het College een startnotitie vastgesteld voor het plangebied Groenewoud. In de startnotitie werd een bandbreedte aangegeven van 1000-1500 te realiseren woningen. Uitgangspunt was de realisatie van 40% huurwoningen, onderverdeeld in 20-25% sociale huur en 15-20% middenhuur. Op basis van de RSU 2040 en van het Coalitieakkoord "Utrecht: ruimte voor iedereen" is nu in het SP sprake van een basisprogramma van 1500 woningen. Het aandeel sociale huur is opgehoogd tot 30%, terwijl nu sprake is van 17% middenhuur. De totale hoeveelheid huurwoningen is daarmee opgehoogd naar 47%. Voor beide categorieën geldt dat deze worden gerealiseerd op basis van uitgifte in erfpacht. Voor de middenhuur woningen geldt dat hierop de voorwaarden uit het vigerende "Actieplan Middenhuur" van toepassing zijn. Tezamen met het programma van Papendorp Noord voldoet het programma hiermee aan het Collegeprogramma 2018-2022 "Ruimte voor iedereen". Om het woningbouwprogramma in Groenewoud te kunnen optimaliseren is het aandeel gestapelde woningen ten opzichte van de Startnotitie verhoogd van 40 naar 52%. Daarmee is er sprake van een woningdichtheid van ca. 70 woningen per hectare. In het op te stellen bestemmingsplan zal een marge van plus of min 10% worden aangegeven voor de totale hoeveelheid te realiseren woningen. Een eventuele afwijking van het basisplan wordt getoetst aan elementen van de barcode, zoals omvang en kwaliteit van de openbare ruimte, hoeveelheid ruimte voor groen en spelen, de verkeersproductie en aan het voor dit plangebied opgestelde Mobiliteitsplan en is als voorwaarde opgenomen in de AO.
1.3	<u>De ontwikkeling draagt bij aan versterken van duurzame mobiliteit</u> In het Mobiliteitsplan 2040 is de Utrechtse Mobiliteitsaanpak samengevat in vijf thema's: Slim Bestemmen, Anders Reizen, Netwerken op orde (voor ov en langzaam verkeer), Slim Parkeren en Slim Sturen. Papendorp heeft in het concept van het Wiel met Spaken een belangrijke functie als knooppunt tussen een deel van het Wiel (beoogde HOV-verbinding via Papendorp tussen Leidsche Rijn Centrum, Westraven, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park) en de te vertrammen spaak van Utrecht CS en Papendorp. De ontwikkeling zoals beschreven in het SP Groenewoud borduurt voort op deze thema's. Er wordt ruimte geboden aan versterking van het openbaar vervoer en stimulering van langzaam verkeer als bijdrage aan het beperken van de groei van het autoverkeer. Het knooppunt Papendorp biedt hiermee uitstekende kansen voor de in het SP geplande woningbouw en voorzieningen en draagt bij aan het creëren van de vervoerswaarde die nodig is om de beoogde kwaliteit van het openbaar vervoer te kunnen realiseren. Daarnaast is in de mobiliteitsvisie de ontwikkeling van de Mobiliteitshub XL op Papendorp Noord van belang. Dit betreft een multifunctionele mobiliteitsvoorziening die primair voorziet in de behoefte aan parkeren op afstand. Deze parkeerplaatsen zijn beschikbaar voor parkeren op afstand voor bewoners en bezoekers van gebieden in de stad zoals Merwedekanaalzone en Beurskwartier en voor een deel van de te realiseren woningen in Groenewoud en

	Papendorp Noord. De Mobiliteitshub XL heeft daarmee een rol in het stimuleren van duurzame mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling binnen Utrecht, waarbij het mogelijk wordt langzaam verkeer en verblijven centraal te stellen in de openbare ruimte. Verder is met het vaststellen van het SPvE Papendorp Noord, naast Papendorp Noord ook Groenewoud aangewezen als B zone voor betaald parkeren. In het SP zijn de contouren van het Mobiliteitsplan al opgenomen, in het bestemmingsplan zal dit verder worden uitgewerkt. Om aan de reductiefactoren ten aanzien van parkeren te voldoen wordt gebruik gemaakt van parkeren op afstand in de HUB, deelmobiliteit en fietsparkeren. De verkeerscirculatie is zo ontworpen dat er altijd zo kort mogelijke ritten binnen het plan plaatsvinden. Als gevolg van optimalisaties zullen geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden toegevoegd. Extra parkeerbehoefte als gevolg van optimalisatie buiten het kader van het SP zal worden opgevangen in de HUB.
1.4	<u>Het plan voorziet in de ontwikkeling van een duurzame nieuwe wijk conform Gezond Stedelijk Leven</u> In het SP is veel ruimte gereserveerd voor verblijven, sport, spel en recreatie. In het plangebied is veel ruimte voor groen gereserveerd, onder andere door in het plan een aantal parken op te nemen. In de ontwerpfase wordt voor zowel vastgoed als openbare ruimte zoveel mogelijk ingezet op duurzame ontwikkeling. Voor de opwekking van warmte/koude wordt voor Groenewoud een warmteplan en een bodemenergieplan opgesteld om de mogelijkheden voor een andere wijze van warmtevoorziening dan stadsverwarming in beeld te krijgen. Een collectief systeem heeft daarbij de voorkeur, indien mogelijk aansluitend op het beoogde energiesysteem in Papendorp Noord. Onderzoek moet uitwijzen of dit mogelijk is. Er wordt maximaal ingezet op klimaat adaptieve openbare ruimte door onder andere groene gevels en/of daken, binnenterreinen in te richten volgens "groen tenzij" en door de openbare ruimte zoveel mogelijk te vrijwaren van parkeervoorzieningen. De aanwezigheid van de Mobiliteitshub XL is hierbij een voordeel. Bestaande bomen worden waar mogelijk ingepast. Er worden circa 800 nieuwe bomen aangeplant. De beplanting binnen de bouwblokken is hierbij buiten beschouwing gelaten. Het assortiment aan nieuwe bomen wordt zo gevarieerd mogelijk gemaakt ten behoeve van het vergroten van de biodiversiteit
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>De inspraak SP Groenewoud en het Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026 hebben ertoe geleid dat aanvullende procesafspraken zijn opgenomen.</u> De reacties en de antwoorden daarop zijn opgenomen in de "reactienota inspraak SP Groenewoud", als bijlage bij het raadsvoorstel. In de reactienota worden de binnengekomen reacties gemotiveerd beantwoord. De reacties hebben niet geleid tot inhoudelijke aanpassingen aan het SP. Wel zijn in het SP procesafspraken opgenomen t.a.v. parkeren en mogelijkheden om hogere dichtheden te realiseren. Indien zich daartoe kansen voordoen zal met name worden ingezet op het beperken van het parkeren op binnenterreinen en in de openbare ruimte. <u>Het overeengekomen proces biedt het College de gelegenheid om bij de uitwerking van het SP te blijven sturen op de ontwikkeling van een stedelijk knooppunt in Papendorp met meer dan de in het SP vastgelegde 1650 woningen. We willen in overleg met de ontwikkelaar verzekeren dat voldoende draagvlak wordt gecreëerd voor de ontwikkeling van dit deel van het Wiel met Spaken en de door alle betrokken partijen gewenste vertramming van de Papendorplijn. Daarbij</u>

	hoort een zo efficiënt mogelijke benutting van de ruimte in heel Papendorp (inclusief Papendorp Noord en Groenewoud). Een verdichting tot 1650 respectievelijk 1800 woningen in Groenewoud zien wij daarbij als eerste stappen. Ook in Papendorp Noord zien we mogelijkheden voor optimalisatie. Een woningdichtheid van 85 won/ha voor Groenewoud en 104 won/ha voor beide gebieden samen (bijna 4000 woningen) past goed bij de ontwikkeling van het stedelijk knooppunt. Bij de gesprekken met de ontwikkelaar over verdere verdichting is onze inzet dat dit eerder leidt tot een afname dan een toename van de automobiliteit. Met de ontwikkelaar zijn al afspraken gemaakt over de beperking van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte en het toepassen van reductiefactoren bij de invulling van de parkeernormen. Een alternatieve inrichting van de binnenhoven heeft ook dat doel en draagt daarnaast bij aan verdere vergroening van de stad. Daarnaast bespreken wij de mogelijkheden om bij de optimalisaties extra sociale woningbouw te realiseren, in het verlengde van het Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026. Naar aanleiding van het "Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026: Investeren in Utrecht" en enkele inspraakreacties wordt tevens tijdens de ontwikkelperiode in gezamenlijkheid gezocht naar mogelijkheden om hogere dichtheden in het plan te realiseren. Indien partijen daartoe in overleg afovereen komen om verder te verdichten dan de maximale mogelijkheid van 1650 woningen wensen te wijken van het voorliggend SP en/of van het op te stellen bestemmingsplan zullen de noodzakelijk te doorlopen procedurestappen in acht worden genomen.
1.2	Aanwezigheid Van Doorn (Papierrecycling Utrecht/ Metaalrecycling Utrecht PRU/MRU) Recycling Papendorp Noord kan leiden tot het treffen van mogelijke geluidmaatregelen. Ten noorden van het plangebied is Van Doorn Recycling gevestigd. Door de gemeente is per 31 mei 2022 en 30 juni 2022 de huur van de huidige locatie opgezegd en daarnaast ontruiming aangezegd. Van Doorn Recycling wil haar werkzaamheden graag voortzetten maar heeft nog geen nieuwe locatie gevonden. Wij verwachten dat tegen de tijd dat er gebouwd wordt op de locaties in Groenewoud die binnen de invloedssfeer van Van Doorn vallen (KWS buurt), Van Doorn niet meer aanwezig is op de huidige locatie. Mocht dit door wat voor reden toch het geval zijn dan heeft dit geen consequenties voor milieumaatregelen, het valt buiten de milieucontouren van Groenewoud. Het zou wel consequenties hebben voor geluidsmaatregelen omdat het binnen de geluidscontouren valt. Deze maatregelen hebben geen invloed op het SP Groenewoud maar mogelijk alleen op het nog op te stellen bestemmingplan.

Commented [5.1.2E]: Van Doorn heeft inmiddels een verzoekschrift tot uitstel met maximaal een jaar ingediend bij de rechtbank. Vraag is of we dat moeten benoemen?

Financiën

Met ontwikkelaar Loostad is een Anterieure Overeenkomst afgesloten. Het door partijen met de STUW overeengekomen Afsprakenkader Sociale Woningbouw maakt daarvan deel uit. Hierbij worden zowel gronden door de gemeente aan Loostad geleverd als door Loostad aan de gemeente. De waarde van deze gronden is bepaald op basis van taxatie en door een onafhankelijk adviseur staatssteunproef bevonden. De hoeveelheid grond die door de gemeente aan Loostad wordt geleverd is groter dan de hoeveelheid grond die door Loostad aan de gemeente wordt geleverd. De financiële effecten van de Anterieure Overeenkomst zijn in de actualisatie van de grondexploitatie Leidsche Rijn verwerkt en maken daarmee onderdeel uit van het MPR 2022. Met het sluiten van de Anterieure Overeenkomst zal het risicoprofiel van het (niet of deels) realiseren van de woningbouwopgave Papendorp Noord afnemen.

Vervolg

Na besluit van de gemeenteraad tot het vaststellen van het SP Groenewoud, volgen een aantal stappen voordat met de bouw van eerste woningen gestart kan worden. De planning op hoofdlijnen daarvan is:

- 2022
December: bestemmingsplan in procedure
- 2023
Bouwrijp maken
- 2023/2024
Start bouw

Participatie

De totstandkoming van het SP is in afstemming met relevante stakeholders gedaan. Hiervoor is o.a. een participatieavond georganiseerd om de eerste ideeën en schetsen met de betrokkenen en belangstellenden te bespreken. Stakeholders die zijn betrokken bij de uitwerking zijn de ontwikkelaar Loostad, Nedal, Fietzersbond, Rijkswaterstaat, Vereniging Parkmanagement Papendorp.

Communicatie

Communicatie zal verlopen via de gemeentelijke nieuwsbrieven vanuit LeidscheRijnGroeit, nieuwsbrieven via VPP en via de te organiseren bijeenkomsten(en).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Stedenbouwkundig Plan Groenewoud met bijlagen en gewijzigde pagina 27.

Bijlagen informatief

- Inspraaknota Stedenbouwkundig Plan Groenewoud
- Bevat persoonsgegevens, namenlijst bij de inspraaknota.
- GEHEIM: De Ontwikkelingsovereenkomst tevens Anterieure Overeenkomst gebied Groenewoud te Utrecht inclusief bijlagen
- GEHEIM Afsprakenkader Sociale Woningbouw in Groenewoud
- GEHEIM Advies Marktwaaarde Groenewoud
- GEHEIM: Verkoopovereenkomst gronden Gemeente
- GEHEIM: Aankoopovereenkomst gronden Mercatorlaan en Hubplot.

Commented [5.1,2E]: Check 5.1,2E