



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep

Désirée Eriks
Philip Geleijnse
Joost van den Hoek
Mirjam Kragten
Staas Lucassen
Maarten Mesman
Claar Talsma
Maarten Valkenet
Thijs van Veen
Gijs Wanders
Gijs van der Zijden
Anna Zuidmeer

Projectmanagement

Pieter Boesten

Opdrachtgever

Karin Sam-Sin Vos

Grafische realisatie

OntwerpStudioRuimte

Versiedatum

7 mei 2024

Bestuurlijke besluitvorming

Inhoudsopgave

CONCEPT

1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doel
- 1.3 Leeswijzer

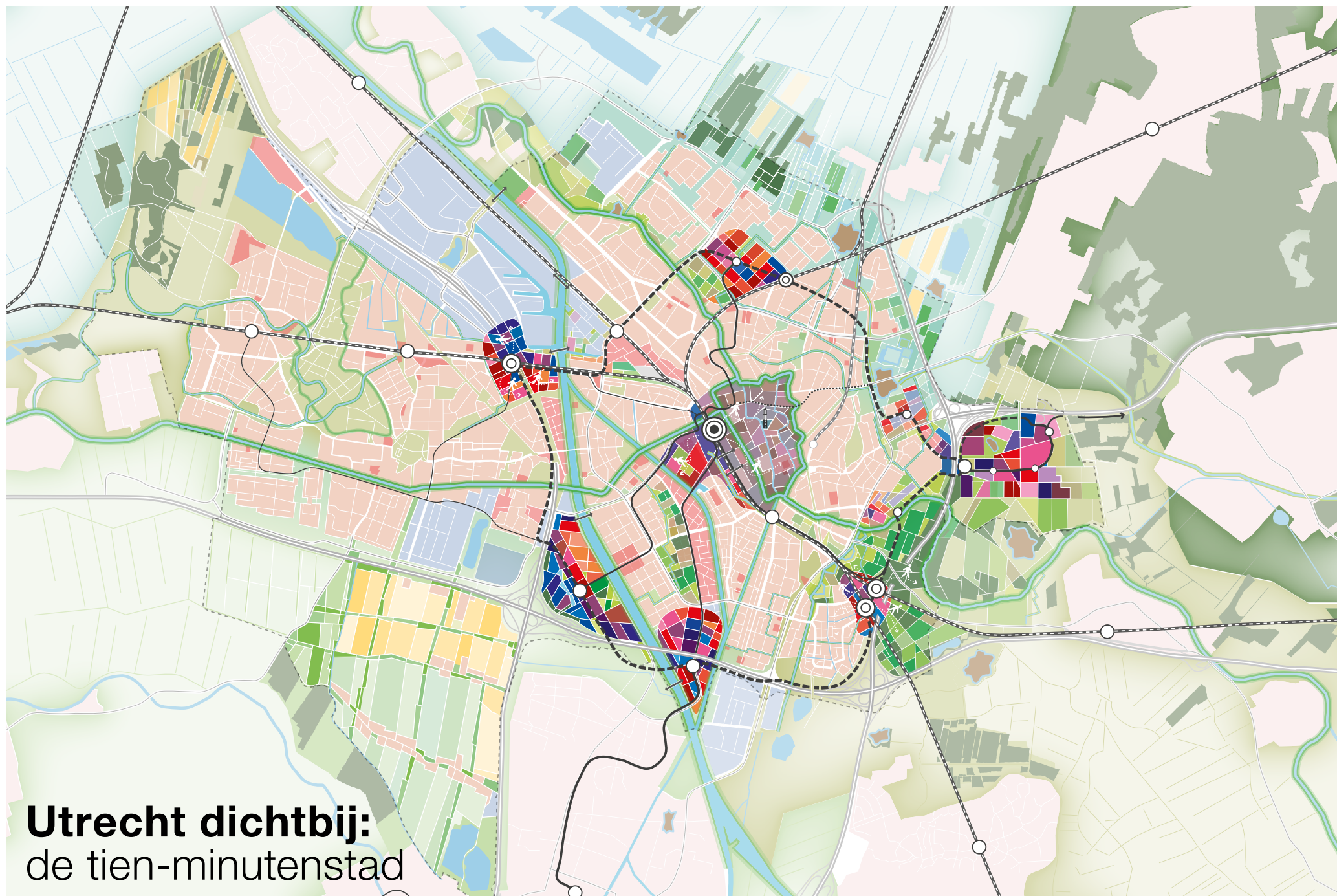
2. Bestaande situatie

- 2.1 Ligging en begrenzing plangebied
- 2.2 Eigendomssituatie
- 2.3 Vigerend omgevingsplan
- 2.4 Relatie met andere omgevingsprojecten
- 2.5 Ruimtelijk & functioneel
 - 2.5.1 Verkeer en parkeren
 - 2.5.2 Openbare ruimte, groen, natuur & water
 - 2.5.3 Bodemverontreiniging
 - 2.5.4 Erfgoed cultuurhistorie en archeologie
 - 2.5.5. Ondergrondse infrastructuur

3. Ruimtelijk plan: uitgangspunten en randvoorwaarden

- 3.1. Stedenbouwkundige opzet
- 3.2. Programma
- 3.3. Openbare ruimte
- 3.4. Beeldkwaliteit
- 3.5. Verkeer en parkeren

1	4. Onderbouwing	33
	4.1. Wonen	33
5	4.2. Werken	35
5	4.3. Cultuur	37
7	4.4. Verkeer en parkeren	38
7	4.5. Groen, water en natuur	39
	4.6. Gezonde leefomgeving	42
8	4.7. Energie en duurzaamheid	55
8	4.8. Erfgoed	58
9	4.9. Ondergrondse Infrastructuur	60
10		
10	5. Uitvoerbaarheid	61
11	5.1 Economische uitvoerbaarheid	61
13		
13	6. Verantwoording proces	62
15	6.1 Het gevolgde samenwerkingsproces	62
16	6.2 Het gevolgde participatieproces	62
19		
	7. Vervolgtraject	64
	7.1 Planning	64
21		
21	Bijlagen	65
24		
26	Bijlage 1: Verslagen bewonersbijeenkomsten	66
29		
31	Bijlage 2: Planning	67



Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2021 is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 het gebied Lunetten-Koningsweg als een Stedelijk Knooppunt voor de stad aangemerkt. De locatie Tussen de Rails is onderdeel van het beoogde plangebied van deze Stedelijke Knoop. In het coalitieakkoord 2022-2026 is dit bekrachtigd. Daarbij is aangegeven dat de Stedelijke Knoop Lunetten-Koningsweg met prioriteit wordt opgepakt.

De Stedelijke Knoop Lunetten-Koningsweg is aangemerkt als één van de nieuwe stedelijke knooppunten in het model van de polycentrische stad. Dat worden nieuwe kernen in de stad met een mix van functies, op plekken die goed ontsloten zijn met openbaar vervoer. Bij de Stedelijke Knoop Lunetten-Koningsweg wordt onder andere de realisatie van IC-station(s) of een dubbel sprinterstation onderzocht, gecombineerd met een halte van een nieuwe HOV -verbinding (Waterlinielijn) als onderdeel van het wiel met spaken (ter ontlasting van Utrecht Centraal). De mate van verstedelijking van dit stedelijk knooppunt is mede afhankelijk van de keuzes die hieromtrent nog gemaakt moeten worden. Ook de gebiedsonderzoeken van U Ned (2022), de Mobiliteitsstrategie van U Ned en het Integraal Regionaal Perspectief van de U10 (IRP, 2021) gaan uit van de realisatie van de Stedelijke Knoop Lunetten-Koningsweg, inclusief sterk verbeterde OV-ontsluiting.

Definitieve ontwikkeling stedelijke knoop duurt nog meerdere jaren

Zoals ook in de Uitvoeringsstrategie van de RSU2040 staat vermeld duurt het naar verwachting zeker nog 15 jaar voordat de definitieve ontwikkeling van de Stedelijke Knoop wordt gerealiseerd. Dat hangt onder andere samen met keuzes die de gemeente en partners (zoals provincie, ProRail en het Rijk) nog moeten maken over het toevoegen van een sprinter- of IC-station in de lijn Utrecht-Arnhem, het opwaarderen van station Lunetten naar IC-station, en over de aanleg van de Waterlinielijn als nieuwe HOV-verbinding tussen de A12-zone naar USP door het gebied. Zolang er nog geen zekerheid is over de stations en over de Waterlinielijn moeten daarvoor gronden worden gereserveerd. Aangezien deze keuzes waarschijnlijk pas over 10 tot 15 jaar genomen worden is het op dit moment nog niet mogelijk om de permanente ontwikkeling van de definitieve Stedelijke knoop Lunetten-Koningsweg nu al te realiseren. Tevens is er (contractueel) afgesproken rekening te houden met grondreserveringen voor Rijkswaterstaat voor de verbreding van de Ring Utrecht (bij uitvoering TB).

Een ander belangrijk aspect dat speelt bij definitieve ontwikkeling is dat de beschermde status van het Werelderfgoed Hollandse Waterlinies in dit gebied van invloed kan zijn op de mate van verstedelijking die hier kan worden gerealiseerd. Hoe de beoogde verstedelijking in overeenstemming kan worden gebracht met het behoud en de versterking van de kernkwaliteiten van het werelderfgoed aan de hoogdynamische oostzijde van de stad, moet nog samen met de provincie en het Rijk nader worden onderzocht.

Woningtekort en tijdelijke ontwikkeling Tussen de Rails.

De permanente ontwikkeling kan dus pas over circa 10-15 jaar daadwerkelijk gerealiseerd worden. Tegelijkertijd is de opgave op de woningmarkt omvangrijk en urgent. Er zijn in heel Nederland te weinig woningen beschikbaar. In Utrecht lopen we hier ook tegenaan. Mensen moeten daardoor lang wachten op een geschikte woning. We willen dat alle Utrechters sneller een huis kunnen vinden. Het gaat immers om een basisbehoefte, namelijk het wel of niet hebben van een dak boven je hoofd. Utrecht staat voor de urgente opgave om voldoende tijdelijke woningen te realiseren.

In dit kader sluit de tijdelijke ontwikkeling van dit gebied dan ook goed aan bij motie M2020/172 en het feit dat deze locatie de komende 10-15 jaar nog niet permanent bebouwd kan worden. Deze motie is op 9 juli 2020 aangenomen bij de vaststelling van het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd. In deze motie wordt het college opgedragen:

- *“Te kijken naar mogelijkheden voor tijdelijke (jongeren) huisvesting in het gebied ‘tussen de Rails’ samen met SSH en andere partijen.*
- *Aan deze partijen te vragen of zij bereid zijn de kosten te dragen voor het bouwrijp maken van het gebied en eventuele maatregelen tegen bouw- en geluidshinder.”*

Uit het onderzoek dat hierop is gestart, welke parallel liep aan de totstandkoming van de RSU, is uiteindelijk het Intentiedocument “Tussen de Rails”, een ontwikkeling voor tijdelijke woningen, voortgekomen. Hierin staat beschreven dat dit een kansrijke locatie is, met als doel in 2025 tot realisatie te komen van onder andere tijdelijke woningen. Dit intentiedocument is vastgesteld door het college d.d. 6 juni 2023, waarbij is besloten:

- Te onderzoeken of en hoe een tijdelijke ontwikkeling gerealiseerd kan worden met een programma van 500 tot 700 woningen en mogelijke andere functies zoals Stichting Klank en werkruimtes.
- Het ontwerpproces van fase 1 van de tijdelijke ontwikkeling Tussen de Rails zo snel mogelijk te starten en te onderzoeken met welke woningcorporatie afspraken kunnen worden gemaakt voor de realisatie van circa 200 tot 300 woningen voor studenten óf een andere doelgroep met als randvoorwaarde een lage parkeernorm;
- Voor de tijdelijke woningen en andere tijdelijke functies van de 2e fase van de tijdelijke ontwikkeling een ontwikkelkader op te stellen en deze op een later moment ter besluitvorming voor te leggen. Het tijdelijke programma van de 2e fase omvat indicatief:
 - 300 tot 400 tijdelijke woningen
 - En aanvullende functies zoals bijvoorbeeld stichting Klank en werkruimtes.
- Bij de ontwikkelingen de groene waarden binnen het gebied Tussen de Rails goed in te passen en de groencompensatie conform de RSU 2040 gefaseerd te realiseren binnen én buiten het gebied.

Middels een raadsbrief is de raad geïnformeerd.

1.2 Doel

Het college heeft met het besluit inzake het Intentiedocument (IDOC) d.d. 6 juni 2023 de opdracht gegeven om de voorwaarden voor de realisatie van het initiatief zoals beschreven in het IDOC te onderzoeken. Het resultaat hiervan is dit Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Met dit onderzoek wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvragen zoals gesteld in het IDOC.

In dit SPvE worden de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden en ambities beschreven waaraan de tijdelijke ontwikkeling Tussen de Rails moet voldoen. Daarnaast worden ook andere niet ruimtelijke aspecten beoordeeld en meegewogen zoals volksgezondheid, energie, biodiversiteit, duurzaamheid en participatie. Het biedt een basis om met samenwerkingspartners te komen tot realisatie.

Omdat de ontwikkeling niet past in het vigerende bestemmingsplan/ omgevingsplan, zal een nieuwe planologische maatregel opgesteld worden. Dit SPvE is daarvoor de inhoudelijke basis.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie van het plangebied beschreven.

In hoofdstuk 3 is het ruimtelijk plan beschreven en aangegeven welke ruimtelijke en functionele randvoorwaarden relevant zijn.

Hoofdstuk 4 wordt aan de hand van beleid en wet- en regelgeving het plan nader onderbouwd.

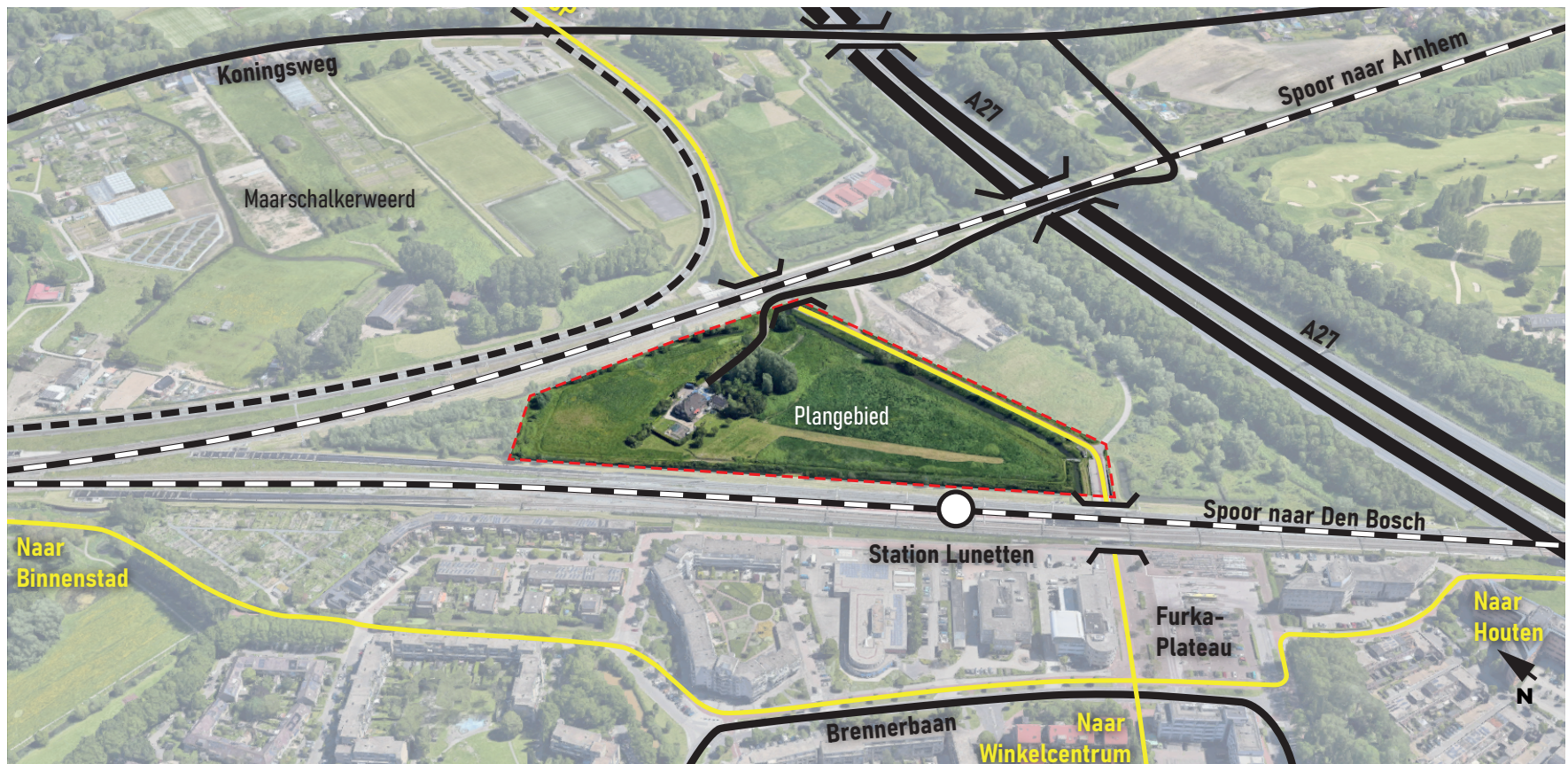
De uitvoerbaarheid, verantwoording van het gevolgde samenwerkings- en participatieproces en het vervolgtraject staan beschreven in de laatste drie hoofdstukken.

2. Bestaande situatie

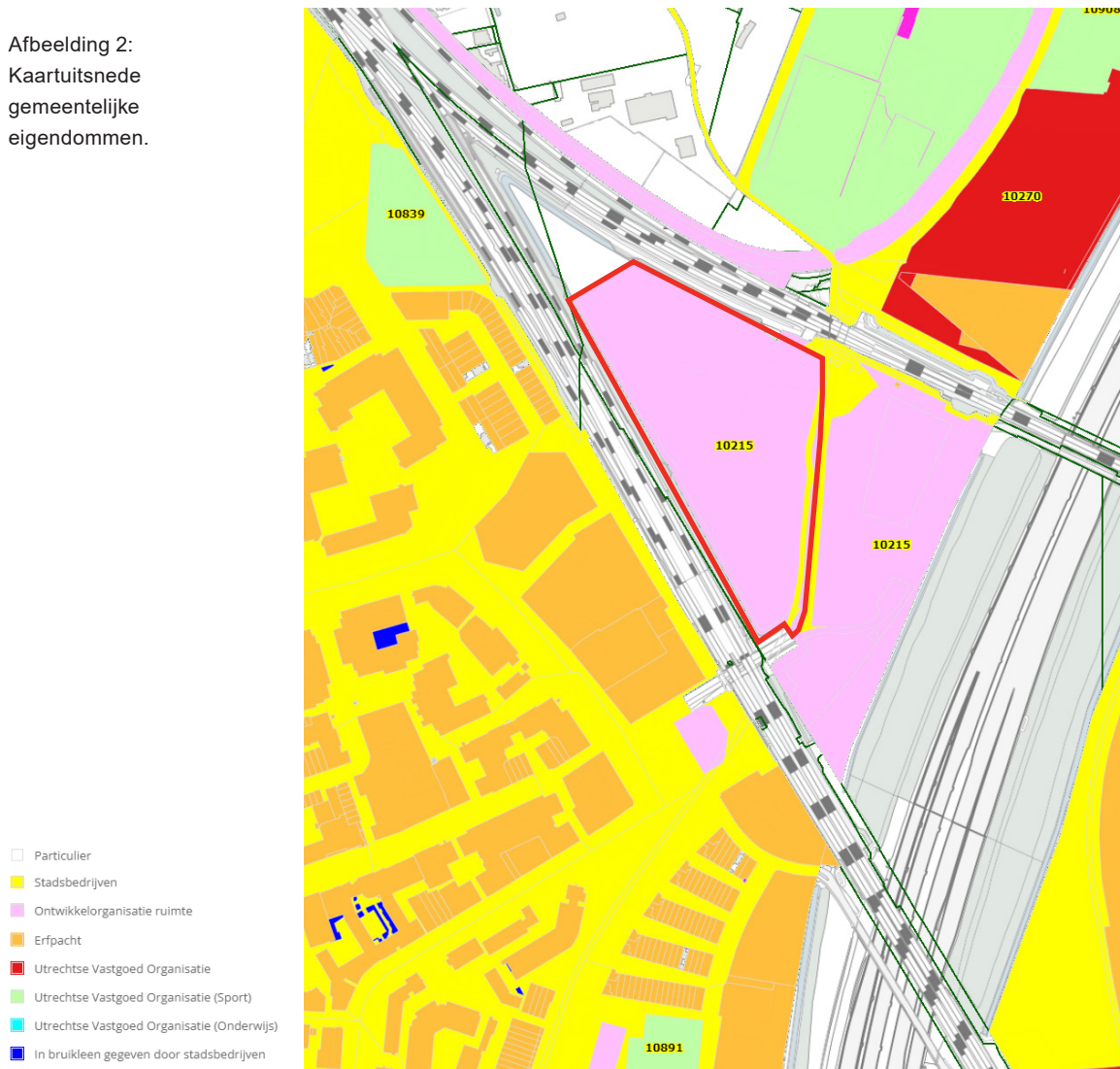
2.1 Ligging en begrenzing plangebied

Het gebied “Tussen de Rails” bevindt zich in de sporendriehoek Lunetten-Koningsweg, is onderdeel van de wijk Oost en ligt tegen de wijk Zuid aan. De locatie ligt ten westen van de A27 en het fietspad Maarschalkerweerdpad, dat Lunetten verbindt met Maarschalkerweerd en USP. Het wordt aan de andere twee zijdes begrensd door de spoorlijnen naar Arnhem en ‘s-Hertogenbosch. De tijdelijke invulling is voorzien ten westen van dit fietspad en “tussen de Rails”. Het plangebied beperkt zich tot het gebied aan de westzijde van dit fietspad, omdat aan de oostzijde ruimtereserveringen zijn voorzien voor werkterreinen van Rijkswaterstaat bij een eventuele aanpassing van de A27.

Afbeelding 1:
Begrenzing van het
plangebied voor de
tijdelijke bebouwing
‘Tussen de Rails’



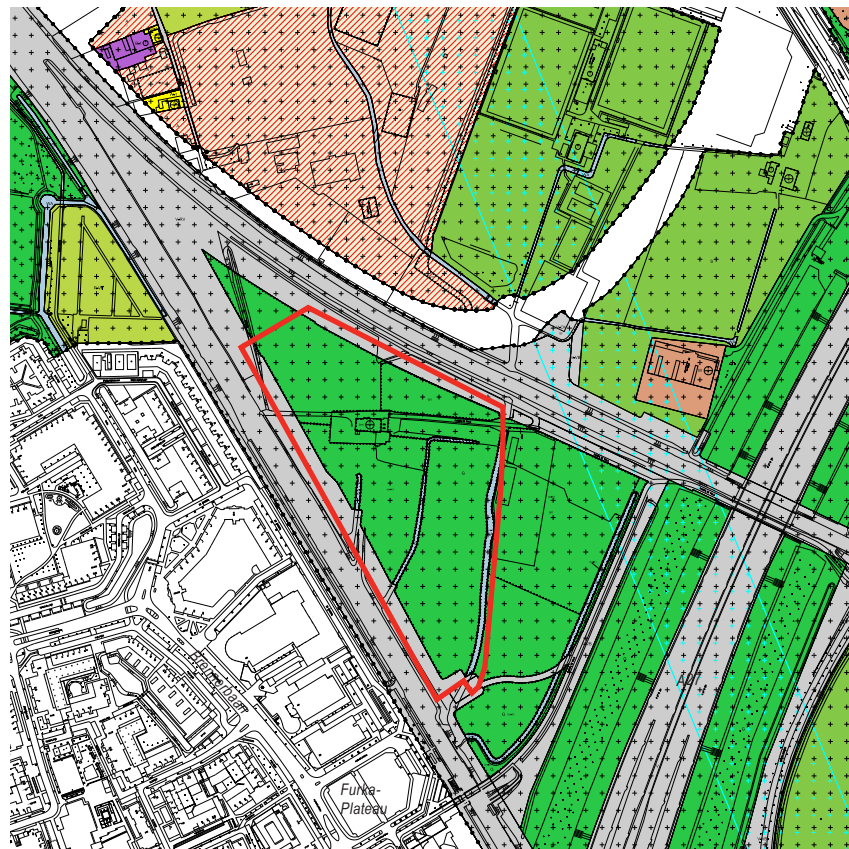
Afbeelding 2:
Kaartuitsnede
gemeentelijke
eigendommen.



2.2 Eigendomssituatie

Het terrein is grotendeels eigendom van de gemeente Utrecht. Er staat een verhuurde woning/boerderij (regulier huurcontract) met daaromheen gronden (deels in bruikleen aan de huurder van de boerderij). Ten oosten van het fietspad is een deel van de grond in gebruik als gemeentelijk gronddepot en een ander deel gereserveerd als werkterrein door RWS voor de aanpassingen aan de Ring Utrecht (o.a. A27). De punt in het noorden van het gebied is in eigendom van ProRail. Hier wordt geen ontwikkeling voorzien.

Plangebied	Bestemming
	Agrarisch
	Bedrijf - 1
	Bedrijf - 2
	Bedrijf - Nutvoorziening
	Cultuur en ontspanning
	Gemengd - 1
	Gemengd - 2
	Gemengd - 3
	Gemengd - 4
	Gemengd - 5
	Groen
	Horeca
	Kantoor - 1
	Kantoor - 2
	Maatschappelijk
	Maatschappelijk - Militaire Zaken
	Maatschappelijk - Ondervol
	Natuur
	Recreatie
	Recreatie - Volletoel
	Sport
	Sport - Golfbaan
	Sport - Manege
	Tuin
	Verkeer
	Verkeer - Openbaar vervoer
	Verkeer - Railverkeer
	Verkeer - Verkeersgebied
	Water
	Wonen - 1
	Wonen - 2
	Wonen - 3
	Wonen - Woonwagendiplom



Dubbelbestemmingen	
	Landing - Brandstof
	Landing - Gas
	Waarde - Archeologie
	Waarde - Cultuurhistorie
	Waarde - Ecologie
	Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen	
	veiligheidszone - log
	vrijwaringszone - straatpad
	wro-zone - wijdingsgebied 1
	wro-zone - wijdingsgebied 2
	wro-zone - wijdingsgebied 3

Afbeelding 3:
Bestemmingsplankaart.

2.3 Vigerend omgevingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingplan “Rijnsweerd, Maarschalkerweerd (geconsolideerd)” uit 2013, dat binnen het overgangsrecht van de Omgevingswet geldt als Omgevingsplan. Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming “Groen”, en kleinere delen hebben de bestemming “Verkeer (verblijfsgebied)”, “Verkeer (Railverkeer)”, of “Water”. Ter plaatse van de boerderij is een dubbelbestemming “Bedrijfswoning”. Het hele plangebied heeft de dubbelbestemming “Archeologie”.

Het plangebied ligt binnen de zogenaamde “rode contour” uit de Provinciale Verordening, dus binnen de aanduiding van ‘stedelijk gebied’. Die rode contour markeert rondom steden en dorpen de grens tussen stedelijk gebied en landelijk gebied. Binnen het stedelijk gebied kan een gemeente plannen vaststellen voor verstedelijking.

Omdat het omgevingsplan voor het beoogde plangebied de functies wonen, werken en maatschappelijk niet toestaat, is een planologische procedure nodig om hiervan af te mogen wijken teneinde tot de tijdelijke ontwikkeling te kunnen komen.

2.4 Relatie met andere omgevingsprojecten

De tijdelijke ontwikkeling ‘Tussen de Rails’ is ten westen gelegen van een eventueel werkterrein bij de aanpassing van de A27 volgens het Alternatief Ring Utrecht (ARU) of de verbreding volgens het Tracebesluit (TB). Aan de noordzijde van het gebied vindt de ontwikkeling van het Lunettenpark in Maarschalkerweerd plaats. Aan de zuidzijde, langs de Brennerbaan, is de bouw van een wooncomplex voorzien (Brennerbaan 106).

Afbeelding 4: Bestaande weg naar boerderij



Afbeelding 5: Zicht op het plangebied en Oud Wulvenbroekerwetering.



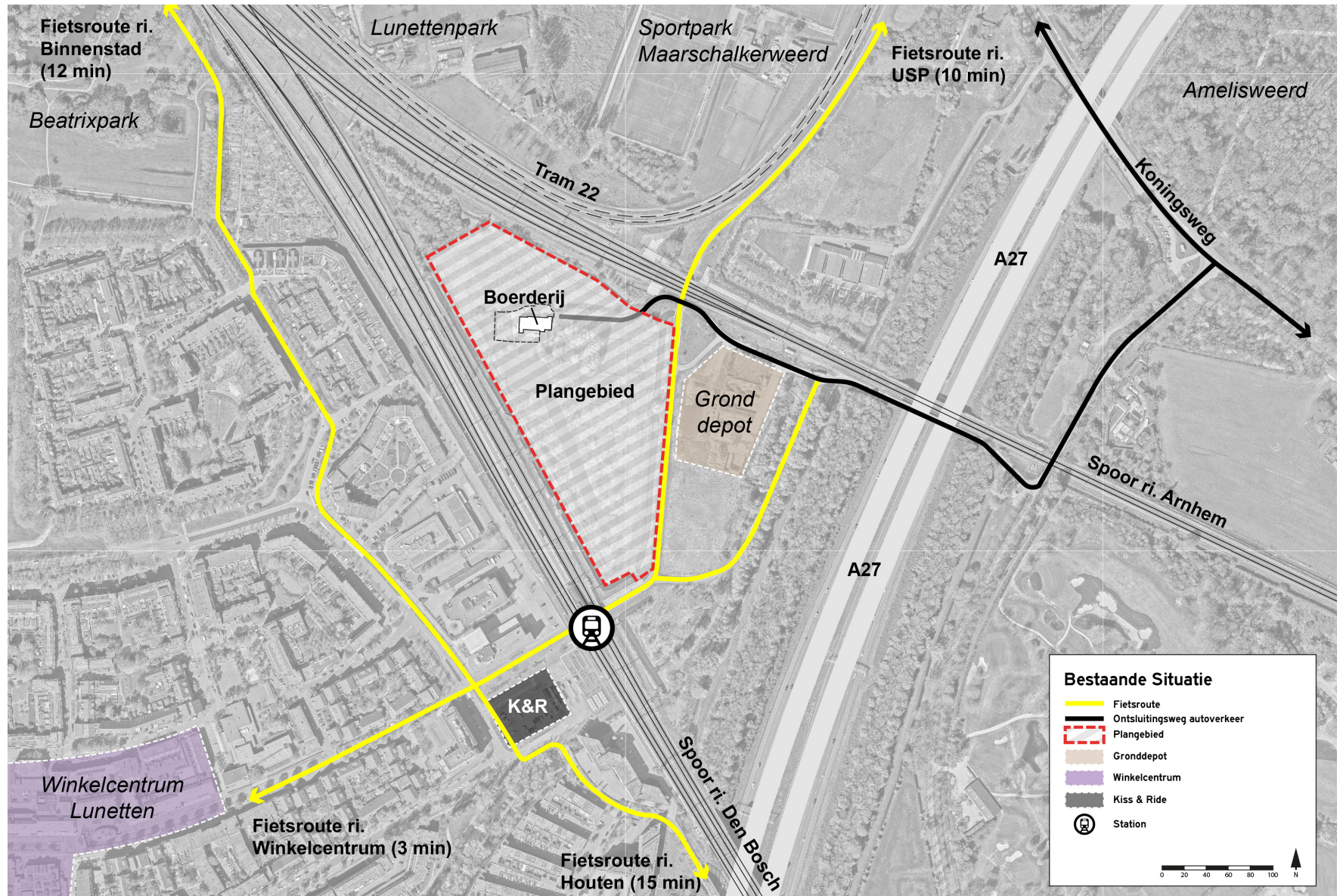
2.5 Ruimtelijk & functioneel

Het plangebied betreft een grotendeels groen terrein ingeklemd tussen de spoorlijnen Utrecht – Den Bosch en Utrecht Arnhem. Het maakt deel uit van de stedelijke groenstructuur, een uitgemaaid wandelpad zorgt voor recreatie toegankelijkheid en beleefbaarheid. De westelijke punt is eigendom van ProRail en maakt geen deel uit van het plangebied: dit gebied is in 2016 ingericht voor natuurcompensatie in het kader van de spoorverdubbeling. Er is één woonboerderij aanwezig in het midden van het plangebied.

Het plangebied is bereikbaar via de fietsroute vanaf Lunetten richting Maarschalkerweerd en via het viaduct Tussen de Rails over de A27. Door het plangebied loopt een waterloop, de Oud Wulvenbroekerwetering. Deze waterloop wordt begeleid door jonge knotwilgen.

De locatie is gelegen op ca. 600m (8 minuten lopen) van het Winkelcentrum Lunetten. Het winkelcentrum biedt voorzieningen voor de wijk, zoals een supermarkt, drogisterij, boekwinkel, diverse restaurants en een tandartspraktijk. Het plangebied is direct naast station Lunetten gelegen. In de directe omgeving is een depot voor grond en puin aanwezig. Deze is gelegen aan de oostzijde van het fietspad. Ten noorden van het beoogde plangebied ligt bos- en recreatiegebied Amelisweerd.

Afbeelding 6: Kaart
bestaande situatie.



2.5.1 Verkeer en parkeren

Fiets

Het gebied wordt ontsloten door de fietsroute tussen Kanaleneiland en het Utrecht Sciencepark. Daarnaast is het gebied gelegen naast ten noorden van de fietsroute Houten – Binnenstad. Hiermee is het gebied goed bereikbaar per fiets.

Openbaar Vervoer

Het gebied is goed bereikbaar per OV. Station Lunetten is direct naast het plangebied gelegen. Op het station stoppen sprinters richting Utrecht Centraal en Tiel. Bediening varieert van 2 tot 4 treinen per uur per richting. Het station is start- en eindpunt van buslijn 8 (Richting Utrecht Centraal) en 10 (Richting Papendorp). Op 5 minuten loopafstand van het plangebied ligt ook een bushalte aan de Koningsweg.

Auto

Het gebied is zeer beperkt bereikbaar voor de auto. De enige ontsluitingsweg is gelegen aan de noordzijde van het plangebied. Deze weg loopt met een viaduct over de A27 en sluit aan op de Mereveldseweg. Autoverkeer moet hier de gelijkvloerse spoorwegovergang op de spoorlijn Utrecht – Arnhem kruisen om aan te sluiten op de Koningsweg (richting de Stad of richting Bunnik).

2.5.2 Openbare ruimte, groen, natuur & water

Openbare ruimte en groen

Het gebied maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur (Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030) en vormt een verbinding tussen stad en buitengebied in de Kromme Rijnscheg. In 2016 is op initiatief van en in samenspraak met inwoners van Lunetten, naar aanleiding van de spoorverdubbeling, een wandelpad en een brug over de Oud Wulverbroekerwetering aangelegd, met als doel het gebied recreatief toegankelijk te maken en de natuurwaarden te vergroten. De punt tussen de sporen is daarbij ingericht als natuurgebied (compensatie), de daaraan gelegen graslanden als ecologische zone (vlinder-idylle). Het resterende grasland bleef in gebruik als weiland.



Afbeelding 7: Inrichtingsplan Tussen de Rails d.d. 15-10-2013 (IBU Stadsingenieurs).

Natuur en biodiversiteit

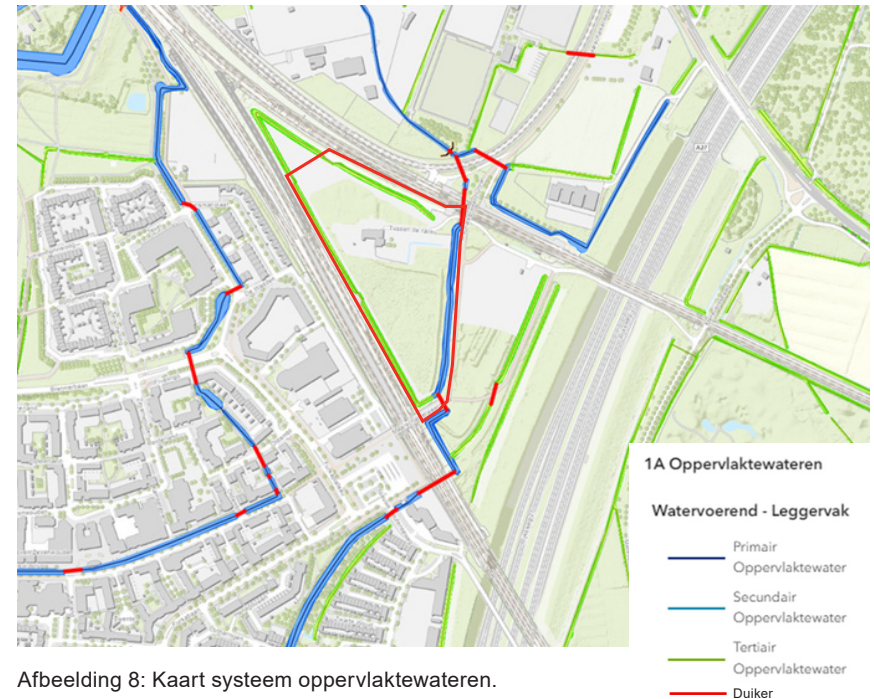
Het plangebied ligt op de Houtense Vlakte en is onderdeel van het stroomgebied van de Rijn. De Oudwulverbroekerwetering is het restant van een oude loop van de Rijn en ligt op een stroomrug die bestaat uit rivierklei. De huidige bodem is als gevolg van vergravingen en gebruik als baggerstortlocatie echter niet meer oorspronkelijk. Wel is de bodem nog van invloed op de ecologie van het gebied en zijn diverse soorten die kenmerkend zijn voor het rivierengebied aanwezig.

Door de ligging aan de stadsrand, het natuurlijke karakter en het extensieve beheer (1-2 maaien per jaar) is het gebied rijk aan biodiversiteit. Op het ruige grasland leven wezels en zowel de vos als konijn hebben burchten in het gebied. Aanwezige broedvogels zijn onder meer roodborsttapuit, grasmus en bosrietzanger, soorten die elders in Utrecht zeer zeldzaam zijn en voornamelijk voorkomen in de ruigere stadsrandzone. Op de oever van de watergangen groeit de rietorchis, de ringslang komt incidenteel voor in het gebied. Bijzonder is de aanwezigheid van het kalkdoorntje, een voor het rivierengebied kenmerkende sprinkhaan die in Utrecht alleen bekend is van het gebied Tussen de Rails en de directe omgeving daarvan. In de Oudwulverbroekerwetering leeft de grote modderkruiper, een kenmerkende vis van overstromingsvlakten. Binnen Utrecht is deze soort bijna uitgestorven.

Een deel van de aanwezige soorten is wettelijk beschermd. Voor ontwikkeling van het gebied is ontheffing nodig van de Wet natuurbescherming. In 2024 wordt nader onderzoek gedaan naarbeschermden soorten.

Water

Door het gebied loopt de Oud Wulverbroekerwetering. Dit is conform de Legger van HDSR een primaire watergang (blauw in afbeelding 8) en voert vanuit het gebied ten noorden van het spoor water aan naar het gebied zelf en in zuidelijk richting naar het oostelijk deel van de wijk Lunetten. Daarnaast liggen nog enkele andere watergangen (groen in afbeelding 8) langs de randen van het gebied. De kwaliteit van deze watergangen is laag. De ambitie conform de Visie water & Riolering is om minimaal de kwaliteit 'zichtbaar' te behalen.

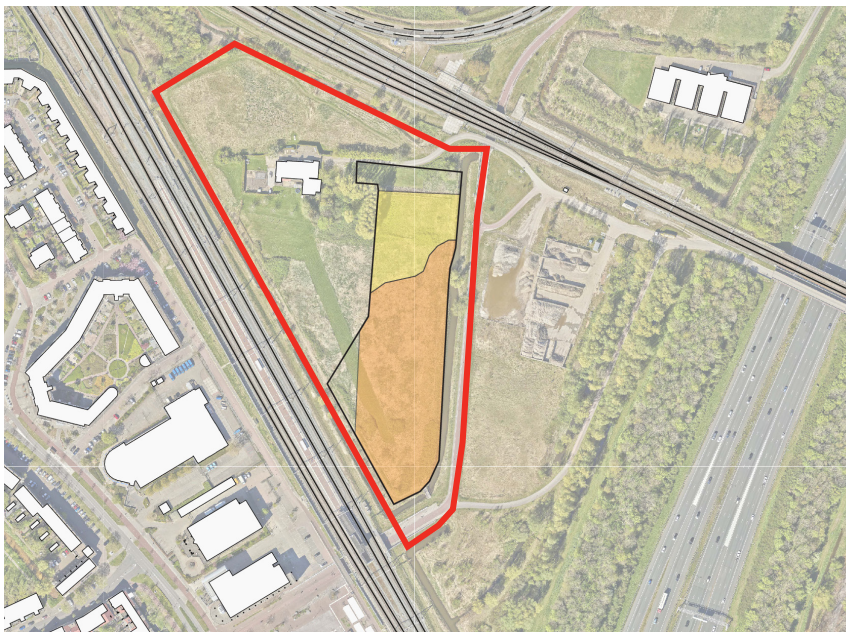


Afbeelding 8: Kaart systeem oppervlaktewateren.

Afbeelding 9:
Grondwaterstanden



Afbeelding 10:
Bodemverontreiniging



Grondwater

De gemiddelde grondwaterstand ligt tussen de NAP +0,50 en +0,60. De representatieve hoge grondwaterstand ligt tussen de NAP +0,70 en +0,80.

2.5.3 Bodemverontreiniging

De bodem van het plangebied is over het algemeen licht verontreinigd en daarmee geschikt voor het beoogde gebruik. Langs de oostzijde van het plangebied is echter een, circa 0,3 tot 0,5 meter dikke, sterk verontreinigde bodemlaag aanwezig. Bij de eventuele verbreding van de Oud Wulverbroekerwetering en bij het uitgraven van cunetten voor bebouwing, wegen en kabels en leidingen, zal gegraven worden in sterk verontreinigde grond. In het “gele” deel bevindt de verontreiniging zich in de “contactzone (bovenste halve meter)” en zal sowieso gesaneerd moeten worden om de locatie geschikt te maken voor het beoogde gebruik.

2.5.4 Erfgoed cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Het plangebied Tussen de Rails maakt onderdeel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). Deze historische verdedigingslinie was gericht op inundatie (onder water zetten) en maakte zo optimaal mogelijk gebruik van de kenmerken van het bestaande, veelal agrarische landschap. Rondom Utrecht kende de waterlinie een unieke dubbele fortенring. De forten moesten de accessen in de linie verdedigen.

Het plangebied ligt op de Houtense Vlakte, in het zogeheten onveilige gebied tussen de Lunettenforten in het westen (eerste fortенring) en Fort Vechten, Fort Rijnauwen en Fort bij het Hemeltje in het oosten en zuiden (tweede fortенring). Het gebied valt binnen de 600m en 1000m verboden kringen van de Lunetten. Op grond van de Vestingwet en Kringenwet golden binnen de verboden kringen tussen 1815 en 1963 specifieke regels voor bouwwerken en beplanting, ten behoeve van een vrij schootveld (opgeschort vanaf 1951).

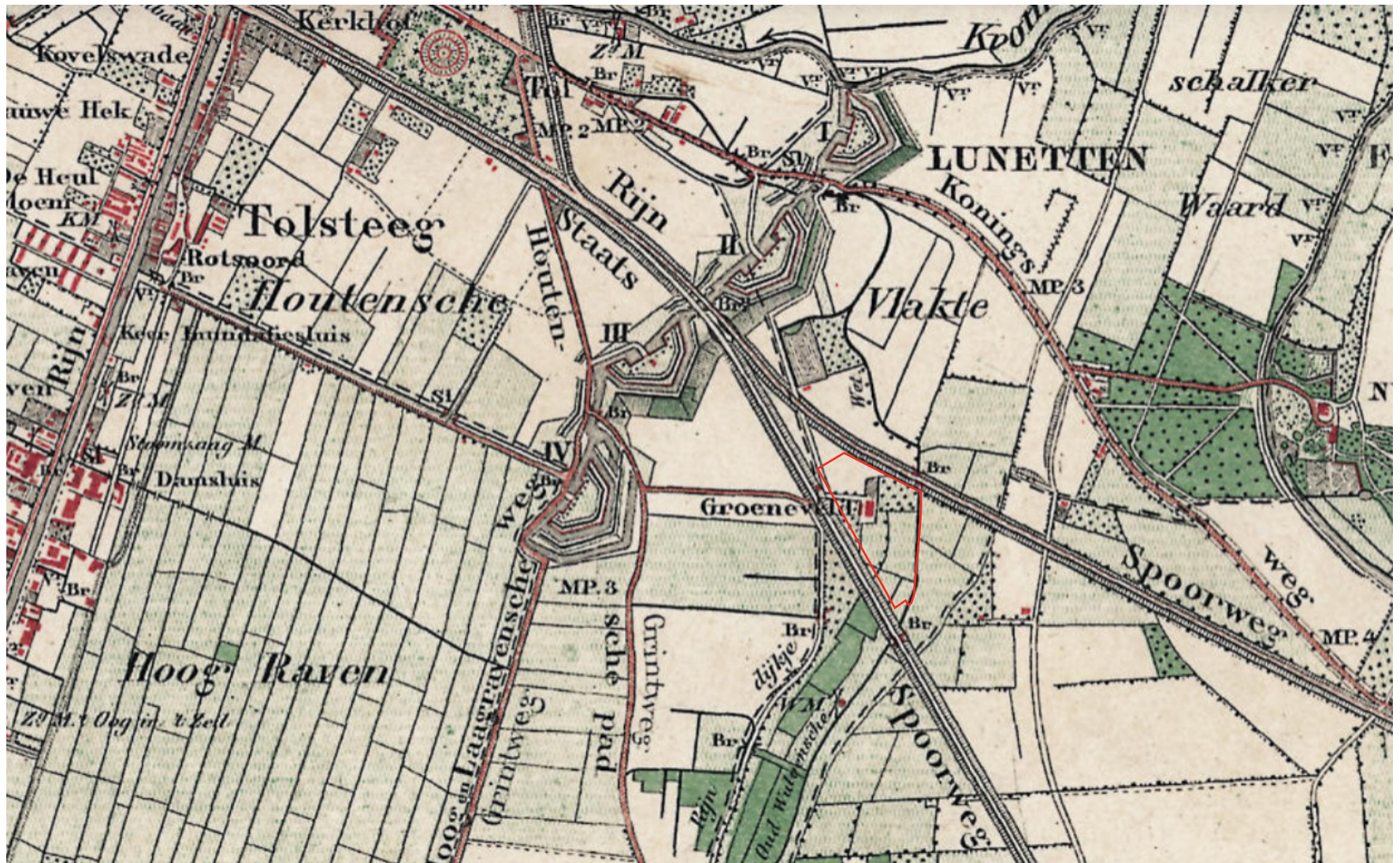
De Houtense Vlakte vormde als hoger gelegen stroomruggebied van de Kromme Rijn een grootschalig acces, omdat deze aanvankelijk slecht onder water gezet (geïnundeerd) kon worden. Dankzij een aantal waterkundige ingrepen werd de watertoevoer gaandeweg verbeterd. Andere accessen die door het plangebied liepen waren het eeuwenoude Rijndijkje (nu alleen nog herkenbaar buiten het plangebied) en de twee spoorwegen. Buiten het plangebied vormden de Koningsweg en het Houtense Pad belangrijke accessen die door de Lunetten verdedigd werden. De samenhang tussen deze elementen en daarmee de oorspronkelijke werking van de linie in relatie tot het plangebied is alleen nog goed beleefbaar vanaf verdedigd gebied onder het viaduct door (omgeving begraafplaats Kovelswade), vanaf de hoofdweerstandslinje (nu Waterlinieweg), en de Lunettenforten.

Vanuit het plangebied zelf en ten oosten daarvan is de beleefbaarheid van de waterlinie zeer beperkt.

Naast de waterlinie hebben binnen het plangebied de Oud Wulverbroekerwetering en het erf met de boerderij een relatie met de rijke historie van Utrecht. De Oud Wulverbroekerwetering heeft zijn oorsprong in de Kromme Rijn, die daar in de Romeinse tijd een rivierloop had. Ook is vrijwel zeker dat er een jaagpad was langs deze rivierloop. Met de kennis van de nabijgelegen Neder-Germaanse Limes (noordelijke buitengrens van het Romeinse Rijk) weten we dat de Romeinen zich te water en te voet door het plangebied hebben bewogen. De wetering had geen belangrijke rol in het watersysteem van de waterlinie.

De vroegere dynamische rivierloop van de Kromme Rijn zorgde voor vruchtbare grondafzettingen, waardoor dit gebied bijzonder geschikt was voor landbouw. De Oud Wulverbroekerwetering diende als ontginningsbasis voor de landbouwverkeveling in het plangebied. Hofstede “De Ketel” (huidig adres Tussen de Rails 1-3) staat op de eerste kadastrale opmeting van 1832, maar de locatie stamt waarschijnlijk uit de 17de eeuw of mogelijk eerder. De huidige boerderij dateert grotendeels van 1931. Deze verving de uitgebrande boerderij die hier oorspronkelijk stond. Afgezien van de Oud Wulverbroekerwetering is het gebruik van het plangebied als agrarisch landschap nog slechts beperkt herkenbaar, mede doordat het kenmerkende slotenpatroon van de (gekromde) blokverkeveling vrijwel geheel is verdwenen.

Afbeelding 11:
Plangebied en omgeving
omstreeks 1875, met op
de uitsnede van de
historische kaart oa
aangegeven: de vier
Lunettenforten,
verschillende inundatie-
en damsluizen, de
Houtense Vlakte, de
spooraccessen, de
Koningseweg, het
Houtense Pad, de
Kromme Rijn, Boerderij
de Ketel, het Rijndijkje
en de Oud
Wulverbroekwetering
met omliggende
blokverkaveling (bron:
Kadaster, Apeldoorn)



Afbeelding 12:
Uitsnede archeologische
waardenkaart



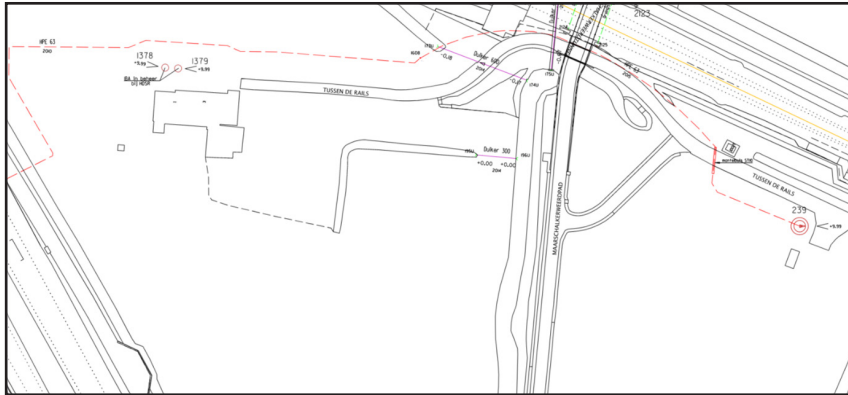
Archeologie

Op de archeologische waardenkaart gelden voor het plangebied verschillende waarden en verwachtingen. Het boerenerf heeft de aanduiding hoge archeologische waarde (WA3). Grondwerkzaamheden groter dan 30m² en dieper dan 30cm zijn vergunningsplichtig. Voor twee brede stroken aan weerszijden van de Oud Wulverbroekerwetering geldt een hoge archeologische verwachting WA4. Hier geldt dat grondwerkzaamheden groter dan 100m² en dieper dan 30cm vergunningsplichtig zijn. Ten slotte geldt voor de rest van het plangebied een middelhoge archeologische verwachting WA5. Hier geldt dat grondwerkzaamheden groter dan 100m² en dieper dan 30cm vergunningsplichtig zijn. In de regels van het chw bestemmingsplan algemene regels is vastgelegd dat als de versterking in meer dan één zone valt, de zone die de minste versterking toestaat geldt.

Om de archeologische waarden te toetsen is een inventariserend booronderzoek verkennende fase uitgevoerd. RAAP Rapport 6723. Hiermee zijn de mogelijke archeologische waarden niet voldoende vastgesteld. Er zal nog een inventariserend booronderzoek karterende fase worden uitgevoerd.

Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht			
Legenda			
Categorie	Naam	Vergunningsplichtige bodemingrepen	
WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	Alle ingrepen	
WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	Alle ingrepen	
WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	Dieper dan 30 cm -Mv	
WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	Groter dan 30 m ² en dieper dan 30 cm -Mv	
WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	Groter dan 100 m ² en dieper dan 30 cm -Mv	
WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	Groter dan 500 m ² en dieper dan 30 cm -Mv	
WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	Groter dan 5000 m ² en dieper dan 50 cm -Mv	
WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	N.V.T	
	Gemeentegrens		

Afbeelding 13: Kabels en leidingen



2.5.5. Ondergrondse infrastructuur

Riolering

Voor de afvoer van (afval)water is er beperkte infrastructuur in het gebied aanwezig. Er ligt namelijk één persleiding met een diameter van 63 mm in het gebied. Deze wordt gebruikt voor de afvoer van afvalwater van de grondbank.



Afbeelding 14: Vogelvluctimpressie proefverkaveling Tussen de Rails

3. Ruimtelijk plan: uitgangspunten en randvoorwaarden

3.1. Stedenbouwkundige opzet

Ligging

Tussen de Rails is een bijzondere locatie ten oosten van Station Lunetten. Het driehoekige plangebied heeft een oppervlak van circa 5 hectare. De kavel wordt begrensd door de spoorlijn naar Den Bosch en de spoorlijn naar Arnhem en de tussen beide sporen gelegen Oud Wulverbroekerwetering. Belangrijke elementen in het plangebied zijn de bestaande boerderij met grondgebied (in bezit van de gemeente) en een doorgaande fietsverbinding van Lunetten naar Maarschalkerweerd met de naam Maarschalkerweerdpad. De locatie is met Station en Wijk Lunetten verbonden via een tunnel voor voetgangers en fietsers. Deze onderdoorgang is niet geschikt voor motorvoertuigen. Motorvoertuigen kunnen plangebied tussen de rails bereiken via de Merveldseweg gelegen aan de oostzijde van de A27. Gegeven de beperkte bereikbaarheid voor motorvoertuigen is het plangebied Tussen de Rails niet geschikt voor het parkeren van auto's.

Vooruitlopen op SKLK (Stedelijke Knoop Lunetten Koningsweg)

Het driehoekige plangebied van Tussen de Rails zal in de toekomst het middelpunt vormen van Stedelijk Knooppunt Lunetten Koningsweg (SKLK). Vooruitlopend op de planvorming van de SKLK wordt het plangebied Tussen de Rails voorzien van een tijdelijke invulling voor de duur van circa 15 jaar. Wonen binnen het gebied kan maximaal 10 jaar, vanwege de Wet geluidhinder. Ondanks het tijdelijke karakter van het plangebied is een invulling gewenst die optimaal gebruikt maakt van de (ruimtelijke) mogelijkheden die de locatie te bieden heeft.

De invulling zal bestaan uit een gemengd programma van circa 450 woningen. Daarnaast is voorzien in een aanvullend cultureel-, en werkprogramma voor de duur van 15 jaar. Met de gekozen programmering ontstaat een gemengde invulling vooruitlopend op de grootschalige integrale gebiedsontwikkeling zoals voorzien met SKLK. Een gemengde invulling wordt gezien als een duurzame benadering die zorgt voor levendigheid, leefbaarheid en sociale activiteiten die horen bij een stadsbuurt naast een station. Ten aanzien van de tijdelijke woningen is het uitgangspunt deze te willen realiseren met een permanente uitstraling.

Afbeelding 15:
Impressie
proefverkaveling
Tussen de Rails

Werken
Wonen
Cultuur



Stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige opzet wordt bepaald door de samenhang tussen de openbare ruimte, bereikbaarheid van het gebied en bebouwing, rekeninghoudend met de bestaande kwaliteiten. De beschrijving van de stedenbouwkundige opzet is opgebouwd uit een aantal principes die resulteren in een ruimtelijk- functioneel raamwerk:

1. Bestaande kwaliteiten van de stedelijke groenstructuur passen we in en worden versterkt. De Oud Wulverbroekerwetering wordt een belangrijke landschappelijke drager van het gebied. De consequentie hiervan is dat de bebouwing langs de Oud Wulverbroekerwetering veel afstand houdt tot de wetering, zodat er ruimte ontstaat voor het verbreden van de wetering, een wandelroute en natuurvriendelijke oevers. Verbreding van de wetering draagt bij aan waterberging en biodiversiteit in het gebied. Door ook het oorspronkelijke kronkelende karakter te behouden koesteren én benutten we hiermee bovendien de cultuurhistorisch waarde van deze waterloop. Daarnaast zorgen we rondom het gebied voor een brede groene zone, zodat dieren zich vrij door het gebied kunnen verplaatsen.
2. De boerderij met de bijbehorende grondpositie wordt ingepast in de nieuwe verkaveling. Dit resulteert in een rationele verkavelingsstructuur die haaks op de wetering staat waarin programma's voor (tijdelijk) wonen, werken en cultuur een plek kunnen vinden, met voldoende ruimte hiertussen voor de ontsluiting van het gebied.
3. De bestaande bomen in het gebied aan oostelijke zijde van de boerderij dienen te worden behouden. Dit kan een centrale openbare groen plek in het gebied vormen die identiteit en kwaliteit geeft aan de tijdelijke invulling.
4. Rondom de centrale openbare groene ruimte in het gebied krijgen de werk en culturele programma's een plek. Dit biedt de mogelijkheid om een levendige (culturele) programmering van de groene openbare ruimte in de stedenbouwkundige opzet mee te nemen. De groene centrale ruimte kan dan gaan functioneren als "een huiskamer" van de gebiedsontwikkeling.
5. De relatief informele volumes van de boerderij en de modulaire opzet van cultuur- en werkhuisvesting worden omringd door scherp gesneden woningbouwblokken. Hiermee krijgt de stedenbouwkundige opzet een heldere hiërarchie van een groene centrale ruimte begrensd door boerderij, werk- en cultuurvoorzieningen omringd door heldere woningbouwblokken. De precieze vormgeving- en opzet van deze blokken dient nader te worden uitgewerkt in samenwerking met de ontwikkelende partijen.
6. De ontsluiting van het gebied voor fietsers en nood- en hulpdiensten vraagt om één tot twee brugstructuren over de wetering in aanvulling op de bestaande brugverbinding aan de noordzijde bij de onderdoorgang. Nood- en hulpdiensten kunnen de bouwblokken goed bereiken, waar nodig aan alle zijden.
7. De volume en de maatvoering van de bouwblokken is specifiek geënt op tijdelijke bouwvormen. In de voorbeeldverkaveling is uitgegaan van bouwblokken met galerij ontsluiting aan de binnenzijde. Vanuit de bouwmethodiek tijdelijk bouwen is de stapeling beperkt tot circa 4 á 5 bouwlagen. Hiermee is het aantal te realiseren woningen per bouwveld beperkt en is verder verdichting van het plan zonder de bouwmethodiek te wijzigen lastig.
8. De groene punt aan de noordzijde blijft behouden voor natuur, dit gebied is als zodanig reeds ingericht. De toegang tot dit terrein wordt fysiek onmogelijk gemaakt zodat het als rustgebied voor dieren kan blijven functioneren. Tussen deze punt (eigendomsgrens ProRail) en de nieuwe ontwikkeling wordt een groene bufferzone van tenminste 10 meter breed als bufferzone ingericht. Daarnaast zal extensieve recreatie mogelijk worden rondom het plan, alleen toegankelijk voor voetgangers.

Afbeelding 16:
Kaart
Stedenbouwkundige
uitgangspunten.



9. In de uitwerking van de beeldkwaliteit en het inrichtingsplan dient rekening te worden gehouden met de impact van de ontwikkeling op de kernkwaliteiten van het Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en mogelijke mitigerende maatregelen ten aanzien daarvan, zoals beschreven in het rapport van de Heritage Impact Assessment, met ecologische overwegingen in het kader van natuurbehoud.

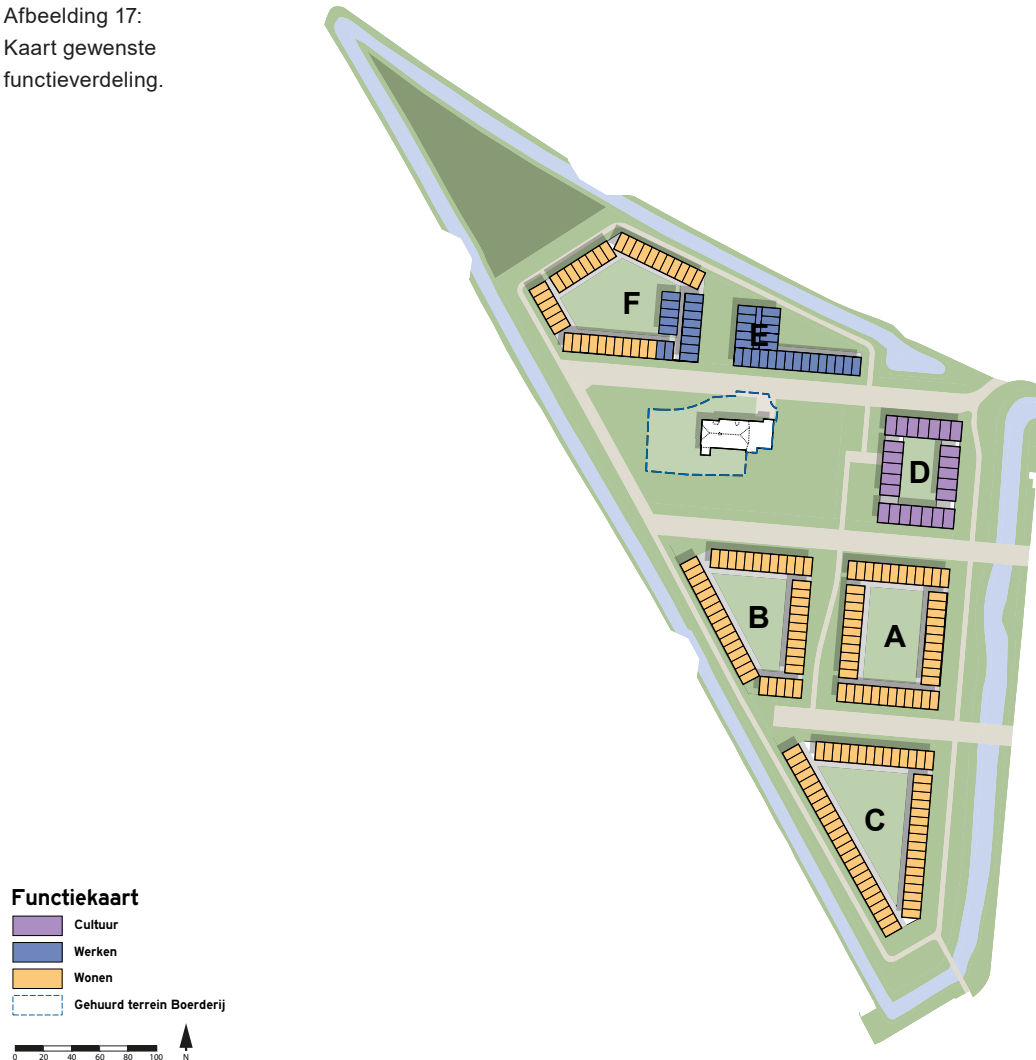
De in dit SPvE opgenomen plankaart is te zien als een proef- of voorbeeldverkaveling. Op hoofdlijnen liggen de maten van het raamwerk voor ontsluiting en inrichting openbare ruimte vast. De precieze invulling en maatvoering van de bouwvelden is onderwerp van afstemming met de ontwikkelende partij en/of de eindgebruikers. In de stedenbouwkundige uitgangspuntenkaart zijn de flexibele en vaste elementen in de ruimtelijke opzet weergegeven.

3.2. Programma

In de basis dient het SPvE te voorzien in heldere programmatische en ruimtelijke uitgangspunten. Tegelijkertijd moeten deze uitgangspunten en randvoorwaarden zo zijn geformuleerd dat flexibiliteit richting de uitvoering behouden blijft. Hiermee kan het plan stapsgewijs door verschillende uitvoeringspartijen gerealiseerd worden. Voor de programmatische invulling van het gebied zijn de volgende zaken van belang.

- Het plan voorziet in circa 450 woningen van 25 tot 75m² BVO (zelfstandige studio's, 2- en 3- kamer appartementen).
- De woningen vinden hun plek op bouwvelden A, B, C en F. Het aantal bouwlagen bedraagt 4 tot 5 bouwlagen. I.v.m. trillinghinder is een eventuele 6e bouwlaag bij Blok C mogelijk als beheersmaatregel. Ook kan, indien noodzakelijk, in de uitwerking nog worden geschoven met de precieze situering van de woonwerk en cultuurfuncties.

Afbeelding 17:
Kaart gewenste
functieverdeling.



- De woningbouwblokken hebben elk een geluidluwe zijde, bijvoorbeeld met een geluidluw hof en geluidluwe gevels. Ook heeft ieder woongebouw één of meerdere gemeenschappelijke ontmoetingsruimte(s) waar gekookt en/ of verbleven kan worden. Dit afhankelijk van het gebouw, indeling, type woningen en doelgroep.
- De binnenhoven van de bebouwing functioneert als gemeenschappelijke buitenruimte van de woningen.
 - Voor privé buitenruimte kan worden gedacht aan een leefgallerij op de verdiepingen of een strook van circa 2 meter aan de binnenzijde van de blokken op de begane grond.
- Op bouwveld D wordt bebouwing in 2 tot 4 lagen van ca. 1200 tot 2400 m² bvo. Dit bouwveld omvat nader in te vullen sociale-culturele functies die complementair zijn aan het woonprogramma, waarbij gedacht wordt aan muziekstudio's, horeca en bijvoorbeeld ontmoetings- en vergaderruimtes of een repair café.
- Op bouwveld E wordt voorzien in circa 4000 m² bvo ruimte voor Werken (kantoor/creatieve industrie) en/of culturele/maatschappelijke voorzieningen eventueel in relatie tot en gedeeltelijk uitwisselbaar met het paviljoen op Bouwveld D.
- Een deel van bouwveld F kan worden ingezet voor wonen, maar ook voor werken/cultuur als aanvulling op bouwveld E.
- De bebouwing voorziet in inpandige fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en werknemers.
- Voor bezoekers van het gebied wordt fietsparkeren voorzien in de oost-west gelegen tussenstraten aan de noord en zuidzijde van de blokken.
- Eventuele nutsvoorzieningen voor elektra en warmte en telecom worden bij voorkeur inpandig, op eigen terrein (binnen de bouwvelden) opgelost. Installaties en voorzieningen zijn niet zichtbaar vanuit de openbare ruimte.

Afbeelding 18:
Kaart gewenste functies
openbare ruimte.



3.3. Openbare ruimte

Tussen de Rails betreft een tijdelijke ontwikkeling van 15 jaar en vormt de opmaat voor een verdere knooppunt ontwikkeling rondom station lunetten (Stedelijke knoop Lunetten Koningsweg). De vraag in hoeverre de voorgestelde verkaveling behouden kan blijven bij permanente ontwikkeling is onderwerp van nader onderzoek en dus niet gegarandeerd. Dit pleit ervoor om mede vanuit investeringsoverwegingen te kiezen voor een “lichte inrichting” van de openbare ruimte met nadruk op groen en half verharding. Gegeven de afwezigheid van automobilititeit in het gebied sluit deze lichte inrichting goed aan op de gewenste verblijfskwaliteit in de openbare ruimte van groen en ontspannen verblijven. Uitgangspunt is dat het groen een natuurlijk karakter krijgt, passend bij het rivierengebied.

Voor de inrichting van het gebied spelen de bestaande kwaliteiten en historische kwaliteiten een wezenlijke rol. Waaronder het gegeven dat het gebied in de attentiezone van Werelderfgoed Hollandse Waterlinies is gelegen en onderdeel uitmaakt van het (historische) stroomgebied van de Rijn. De belangrijkste ruimtelijke drager in het gebied is de Oud Wulverbroekerwetering, een oude Rijntak. Deze historische waterloop wordt verbreed om beter aan te sluiten op het verloop verderop in Maarschalkerweerd en krijgt een natuurlijk karakter. Om de wetering is een ruim profiel voorzien met forse afstand tot de gevels van de tijdelijke bebouwing. Dat wil zeggen dat er in het plan voldoende maat aanwezig is om historische kronkelingen in de wetering en de daarmee samenhangende knotwilg clustering te kunnen behouden. De vegetatie langs de wetering krijgt een natuurlijke uitstraling, passend bij die van het rivierengebied. De oevers zijn natuurvriendelijk en worden niet voorzien van verharding of steigers e.d. Een eventueel wandel- of struinpad ligt op tenminste 5 meter afstand van de oeverlijn, zodat voldoende ruimte is voor een natuurvriendelijke oever en plasdras.

Bestaande bomen in het gebied tussen de bouwvlakken worden behouden om het gebied vanaf aanvang een groen karakter te geven. Het wilgenbos aan de oostelijk zijde van de bestaande boerderij in het gebied wordt een karakteristiek element voor de centrale groene plek in het gebied. Dit wilgenbos zal samen met de ruimte tussen de boerderij en de culturele voorziening een centrale recreatieve tuin creëren. Hier dient voldoende dekking aanwezig te blijven voor grondgebonden dieren als egels en kikkers.

De groene inrichting waaiert vanaf de centrale groen tuin rondom het wilgenbos uit naar de randen van het gebied. Nieuwe beplanting bestaat uit snel groeiende inheemse soorten, om het groen snel een robuust karakter te geven en bij te dragen aan de biodiversiteit. Dit zijn bijvoorbeeld schietwilg, boswilg en zwarte els. Bomen worden nergens in rijverband geplaatst, het plantverband is natuurlijk en verspringend. De ruimte tussen en rondom de tijdelijke bouwblokken wordt ingericht met halfverharding die het groene karakter van het gebied versterkt. De halfverharding past goed bij de afwezigheid van automobilititeit in het gebied en de focus op actieve mobiliteit (wandelen en fietsen). Voor uitzonderlijke situaties is toegankelijkheid van het gebied voor o.a. nooddiensten en specifieke situatie essentieel. De halfverharding en de bruggen over de Oud Wulverbroekerwetering borgen de bereikbaarheid van de gebouwen en plekken in het plangebied.

Het terrein wordt rondom omsloten door een ononderbroken groene rand van tenminste 10 meter breed, waarin het bestaande (uitgemaakte) wandelpad wordt ingepast. Deze zone wordt natuurlijk ingericht en vormt een verbinding voor flora en fauna van en naar de groene punt. In deze zone wordt leefgebied behouden en gerealiseerd voor wettelijk beschermde soorten en soorten van de Utrechtse Soortenlijst, waaronder rietorchis, ringslang, wezel en vos. De beplanting bestaat uit inheemse soorten die kenmerkend zijn voor het

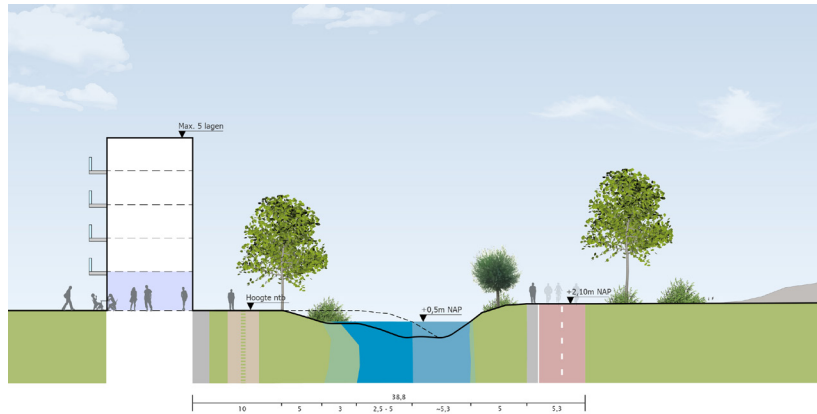
rivierengebied. De groene punt zelf is rustgebied voor natuur. Deze is voor mensen niet toegankelijk.

Klimaatbestendigheid is ook voor de tijdelijke inrichting zeer relevant. Om het waterbergend vermogen van het gebied te borgen wordt voor de sloten langs de sporen nagegaan waar verbreding mogelijk is en of poelvorming langs de randen van het plangebied aan zowel watermanagement alsmede ook natuurbehoud kan bijdragen.

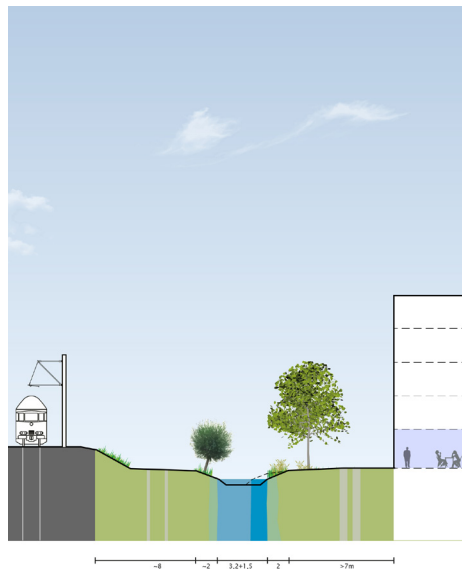
Een bijzonder aandachtspunt is het gegeven dat het gebied is gelegen in een inundatieveld, in de voormalige verboden kringen (en daarmee vrije schootsveld) van de Lunettenforten en tussen spooraccessen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In de uitgevoerde Heritage Impact Assessment worden op pagina 60 een aantal aanbevelingen en mitigerende maatregelen voorgesteld voor de architectonische uitwerking van de tijdelijke bebouwing en inrichting van de openbare ruimte, om de ontwikkeling in overeenstemming te brengen met de beschermde kernkwaliteiten van het werelderfgoed.

Gezien de ligging van het initiatief in de attentiezone van het Werelderfgoed ligt de focus van de mitigerende maatregelen vooral op het beperken van de aantasting van de kernkwaliteiten, door de beeldkwaliteit te versterken en de leesbaarheid en beleefbaarheid van de waterlinie als systeem als belangrijk uitgangspunt te nemen. Om op grond van de HIA tot een aanvaardbare aantasting van de kernkwaliteiten van het Werelderfgoed te komen, dienen bij de uitwerking alle maatregelen onder kopje “beperken” zo maximaal mogelijk te worden doorgevoerd.

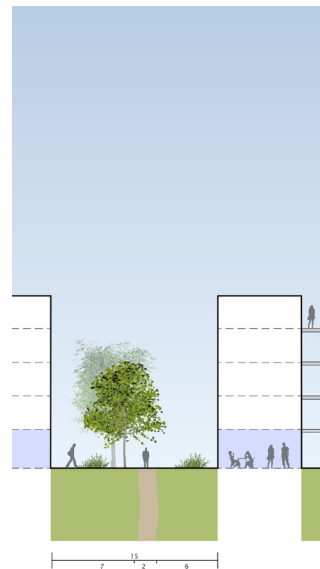
Afbeelding 19:
Principedoorsnedes
verkaveling.



Doorsnede A-A: Oud-Wulvenbroekwetering



Doorsnede D-D: Tussenruimte Spoor



Doorsnede B-B: Tussenstraat

Voor de openbare ruimte gaat het om het realiseren van groene stroken met opgaande beplanting langs de accessen: "Dit versterkt de lineaire structuur van de accessen en maakt deze nog beter leesbaar in het landschap. Vanaf de Lunetten onttrekt de beplanting het zicht op de beoogde ontwikkeling waardoor de visuele dominantie ingeperkt wordt.

In de profilering van de verschillende ruimten in het plangebied worden grosso modo de volgende maatvoering aangehouden. Profiel Oud Wulverbroekerwetering bedraagt circa 38 meter van gebouw tot en met het fietspad tussen Lunetten en Maarschalkerweerd. De ruimte tussen de tijdelijke blokken bedraagt circa 15 meter. De afstand gevel-sloot langs de spoorbanen bedraagt ten minste 7 meter. De bouwhoogte van de tijdelijke bebouwing bedraagt maximaal 12-15 meter (4/5) verdiepingen, met uitzondering van een mogelijke zesde laag t.h.v. blok C. Hiermee is voldoende lichtinval in de openbare ruimte geborgd.

3.4. Beeldkwaliteit

De uitgangspunten voor de beeldkwaliteit gaan met name over de bebouwing. Voor de openbare ruimte zal in een latere fase van de planvorming een inrichtingsplan worden opgesteld met paragraaf 3.3 als. Ten aanzien van de beeldkwaliteit voor de gebouwen hanteren we de volgende uitgangspunten:

1. De modulaire flexibele bebouwing, denk bijvoorbeeld aan een opstelling met containers of soortgelijke modulaire bebouwing, beperkt zich tot werken en voorzieningen rondom het groene centrum van het plan. Deze bebouwing vormt een herkenbaar geheel met een tijdelijke / geïmproviseerde uitstraling.
2. De opzet en uitstraling van de woningbouwblokken is van een "(semi)permanente kwaliteit". Hiervan zijn inmiddels vele goede voorbeelden in de markt beschikbaar, ook in een duurzame circulaire uitvoering.
3. De scherpe hoeken van de woningbouwblokken komen voort uit de vorm en oriëntatie van het gebied dienen zorgvuldig te worden ontworpen, deze hoeken dragen in grote mate bij aan de ruimtelijke kwaliteit.
4. De entrees van de geluidluwe binnenhoven dienen gecombineerd te worden met de entrees van de woningen op de hogere verdiepingen.
5. Om de woningblokken kan aan buitenzijde worden gedacht aan een margestrook van circa 1 meter om de overgang van openbaar naar privé te kunnen borgen.
6. De ruimte tussen de bouwblokken is groen ingericht met gras aangevuld met enkele smalle fietspaden en eventuele noodzakelijke verharding voor nood- en hulpdiensten. Gevels worden eventueel waar mogelijk en gewenst voorzien van klimplanten, openbaar groen loopt zoveel mogelijk door tot aan de gevel.
7. Bewegwijzering en nummering van de bouwblokken is uniform en draagt bij aan de identiteit van het gebied.
8. Bebouwing aan de groene buitenrand wordt niet aangebracht, tenzij dat noodzakelijk is vanuit openbare orde en veiligheidsperspectief. Dit zal uit de praktijk moeten blijken.
9. In de HIA wordt een aantal aanbevelingen en mitigerende maatregelen voorgesteld voor de architectonische uitwerking van de tijdelijke bebouwing en inrichting van de openbare ruimte. Gezien de ligging van het initiatief in de attentiezone van het Werelderfgoed ligt de focus van deze mitigerende maatregelen vooral op het beperken van de aantasting van de kernkwaliteiten, door de beeldkwaliteit te versterken en de leesbaarheid en beleefbaarheid van de waterlinie als systeem als belangrijk uitgangspunt te nemen. Om op grond van de HIA tot een aanvaardbare aantasting van de kernkwaliteiten van het Werelderfgoed te komen, dienen bij de uitwerking alle maatregelen onder kopje "beperken" zo maximaal als mogelijk te worden doorgevoerd.

Bebouwing

Afbeelding 20:
Referentiebeelden
gewenste beeldkwaliteit.



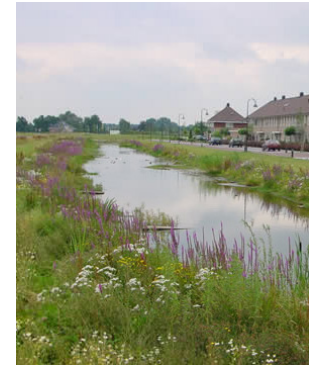
Gebruik van (natuurlijke) materialen die refereren naar de waterlinie



Culturele functie: Losse, uitnodigende bebouwing. Hergebruik van materialen, broedplaatsmilieu.

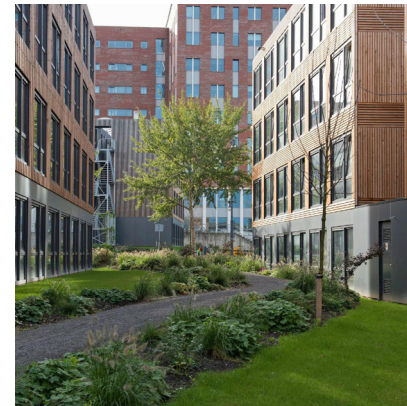


Openbare ruimte



Kwaliteitsimpuls Oud-wulvenbroekwetering

Natuurvriendelijke oevers



Groen 'tenzij' inrichting tussen gebouwen

Bestrating voor gemotoriseerd verkeer in de vorm van 'karrespoor'



Gebruik van circulaire materialen in openbare ruimte inrichting

Afbeelding 21: Kaart voorstel logistiek systeem.



3.5. Verkeer en parkeren

Parkeren

Het gebied is beperkt bereikbaar met de auto en tegelijkertijd goed ontsloten met fiets en openbaar vervoer (bus en trein). De ervaring leert dat een groot deel van de beoogde doelgroepen geen of beperkt een auto bezit. Omdat we wensen aan te sluiten bij de beperkingen van de locatie, gericht in te spelen op het beperkte autobezit van de beoogde doelgroep en rekening te houden met het tijdelijke karakter van deze ontwikkeling wordt voorgesteld deze locatie aan te wijzen als maatwerklocatie.

Uit het participatietraject blijkt dat het niet de voorkeur heeft een parkeergarage te realiseren op het Furkaplateau omdat hierdoor mogelijk een sociaal onveilige omgeving kan ontstaan. Lunetten heeft rondom het station op dit moment overlast van vreemdparkeerders gezien de nabijheid van het station Lunetten en gratis parkeerplaatsen. De invoering van betaald parkeren zal overlast verminderen.

Beoogde parkeeroplossing

Het tijdelijke karakter van deze ontwikkeling, de locatietekenen en de ligging nabij OV (Bus/Trein) biedt kansen voor een maatwerk parkeeroplossing. We zetten daarom in op:

- Zoveel als mogelijk geen parkeren binnen het gebied Tussen de Rails (vanwege de slechte autobereikbaarheid) behalve laden en lossen, deelfervoer en gehandicaptenparkeerplaatsen
- Afwijken van de parkeernorm door alleen te voldoen aan de bezoekersnorm.
- Het bezoekers parkeren op te lossen in de openbare ruimte rondom het gebied Tussen de Rails
- Bewoners en vaste gebruikers (zowel van de woningen als van niet-woonfuncties) worden uitgesloten van een parkeervergunning.

- Als alternatief zullen vormen van deelmobiliteit worden aangeboden; deels binnen en deels buiten het plangebied en daarbij gebruik te maken van het ingroei-principe. Uit nader onderzoek moet blijken hoeveel deelauto's of deelfietsen/scooters in eerste instantie geplaatst worden, waarna afhankelijk van de vraag, in een later stadium dit kan worden uitgebreid. Dit mogelijk in samenwerking met project Brennerbaan en een mogelijke deelfietshub van NS.

Verkeerintensiteiten

De nieuwe woningbouw krijgt passende autoparkeernormen met een parkeeroplossing ten zuiden van het gebied 'Tussen de rails'. Uit verkennende analyses met het Utrechtse verkeersmodel (VRU 3.4) blijkt een beperkt verkeerseffect van de woningbouw en overige functies. Uitgaande van een situatie met betaald parkeren is er een gecombineerd effect van 1) minder autoverkeer naar de bestaande wijk als gevolg van introductie van betaald parkeren en 2) nieuw parkerend verkeer naar de woningbouwontwikkeling. Naar verwachting zijn de stromen goed inpasbaar. In de vervolgfase zal een nadere verkeersonderbouwing met het Utrechtse verkeersmodel plaatsvinden, waarbij wordt gekeken of en welke flankerende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Lunetten te borgen.

Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

De nood- en hulpdiensten zijn voor de bereikbaarheid van het gebied afhankelijk van het viaduct Tussen de Rails. In relatie tot potentiële toekomstige werkzaamheden aan de A27 (TB) zorgt dit voor een potentiële situatie dat het gebied niet bereikbaar zou zijn voor deze diensten, zowel het spoor- als wegviaduct wordt dan namelijk vervangen en voor een periode van 2-3 weken is er dan geen viaduct. Met de Veiligheidsregio (VRU) en Rijkswaterstaat (RWS) is daarom gezocht naar een mogelijkheid zodat het gebied ten alle tijden bereikbaar blijft.

Indien ProRail werkzaamheden moet aanvoeren in het kader van de TB werkzaamheden zal dat plaatsvinden gedurende een Trein Vrije Periode (TVP). Die is op dit moment voorzien voor circa 16 dagen (is afgestemd met ProRail). Er is dan geen enkel treinverkeer mogelijk is. Dat biedt kansen voor een tijdelijke spoorwegovergang voor o.a. nood- en hulpdiensten op maaiveldniveau (zodat geen dure tijdelijke brug nodig is). RWS is verantwoordelijk voor de verdere afstemming met ProRail en voor de kosten van deze maatregel. Voor nu wordt gedacht aan de route langs de trambaan, het Maarschalkerweerdpad, wat is uitgevoerd als toegang voor nood- en hulpdiensten bij een tram incident. De exacte locatie keuze wordt nader onderzocht bij de verdere planuitwerking.

4. Onderbouwning

In dit hoofdstuk staat de toetsing van het ruimtelijke plan, aan bestaand beleid en wet- regelgeving beschreven, beschreven. Hieruit volgen op enkele aspecten aanvullende voorwaarden van belang voor de uitwerking van dit plan.

4.1. Wonen

Beleid

Ruimtelijke strategie Utrecht

In de RSU en de woonvisie van Utrecht is de ambitie opgenomen dat (toekomstige) Utrechters prettig wonen in een woning die past bij hun inkomen, omgeving, huishoudensamenstelling en wensen. Het is daarbij belangrijk om op lange termijn ook een stad te blijven voor mensen met een lager- of middeninkomen. Dit door:

- Het realiseren van gemengde en leefbare wijken;
- Werken aan doorstroming;
- Kleiner maken van sociaal-maatschappelijke verschillen tussen wijken;
- Een (t)huis voor iedereen: passend woningaanbod voor alle (toekomstige) bewoners;
- Aantrekkelijke woningen (balans prijs-kwaliteit).

Het toevoegen van woningen is één van de middelen om deze ambitie te bereiken. In de RSU wordt ingezet op het toevoegen van 60.000 woningen tot 2040.

Afbeelding 22: Uitsnede Woonvisie 2019.

Legenda:

 = Sociale huur

 = Middenhuur

 = Betaalbare koop

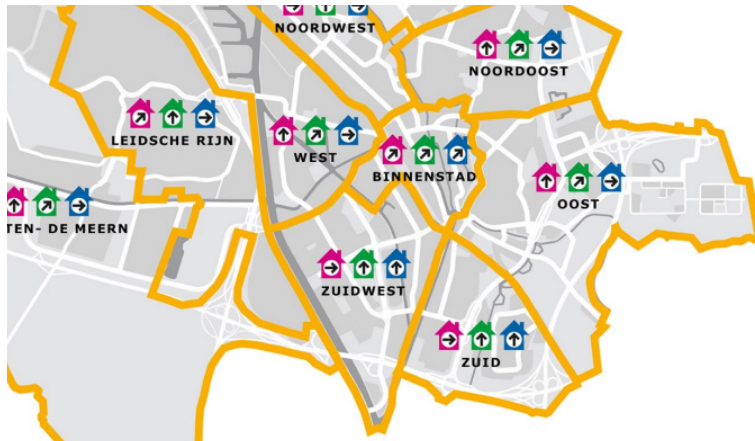
Gewenste ontwikkeling;

 = gelijk houden

 = licht toenemen

 = sterk toenemen

 = licht afnemen



Woonvisie

In de Woonvisie is opgenomen dat we streven naar een woningvoorraad die in 2040 bestaat uit:

- 35 procent sociale huurwoningen.
 - Inclusief zelfstandige studentenhuisvesting
 - waarvan minstens 70 procent behoort tot de kernvoorraad
 - Vanaf lage aftoppingsgrens minimaal 50m² gbo (binnenstad/stationsgebied 40m²)
- 25 procent woningen uit de middencategorie
 - Middenhuur volgens het actieplan middenhuur
 - Minimaal 60 m² gbo
 - goedkope en betaalbare koop: tot NHG-grens
- 40% vrije sector (koop/dure huur)

Deze ontwikkelrichting is verder gespecificeerd voor de afzonderlijke wijken. Tussen de Rails valt tussen Zuid en Oost in. Sociale huur moet met name in Oost flink groeien en naar verhouding gelijk blijven in Zuid. Zowel in Oost als in Zuid is groei van middenhuur wenselijk. Betaalbare koopwoningen zijn met name een opgave voor Zuid, maar moet ook in Oost gelijk blijven.

Om deze doelstellingen te bereiken is in het Coalitieakkoord vastgelegd dat we bij nieuwe ontwikkelingen de volgende verdeling hanteren:

- 40 procent sociale huurwoningen
- 35 procent woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbarekoop)
- 25% vrije sector.

Specifieke doelgroepen

Tot slot is er beleid gericht op specifieke doelgroepen. Voor Tussen de Rails zijn met name de uitgangspunten voor studentenhuisvesting en huisvesting kwetsbare doelgroepen relevant.

Voor studentenhuisvesting is er in 2023 een actieplan vastgesteld.

Belangrijkste punten ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen:

- Minimaal 50% woningen is onzelfstandig. Dit percentage wordt als streefwaarde gehanteerd omdat dit conflicterend is met de subsidievoorwaarden van het Rijk. Hier zoeken we de ruimte nog voor in overleg met het Rijk.
- Minimale eisen voor kamers en gemeenschappelijke ruimten.
- Verhuur met campuscontract.
- Woonlasten volgens het puntenstelsel.

Het uitgangspunt voor de huisvesting van kwetsbare groepen is dat bij nieuwe projecten 30% van de sociale huurwoningen beschikbaar komt voor kwetsbare doelgroepen zoals daklozen, kwetsbare jongeren, onvolwassenen en statushouders. Van belang bij het huisvesten van aandachtsgroepen is de betaalbaarheid van de woonruimte, aandacht op welke manier welke doelgroepen gemengd worden en in combinatie daarmee het organiseren van sociaal beheer.

Toetsing

Het strikt toepassen van beleid voor permanente ontwikkelingen is niet mogelijk voor deze tijdelijke ontwikkeling. Zo is het bijvoorbeeld niet mogelijk om koopwoningen te realiseren voor 10 of 15 jaar. Binnen de beperkingen van de tijdelijkheid is vooral gekeken naar de behoefte en de uitvoerbaarheid. Met het toevoegen van circa 450 betaalbare woningen op relatief korte termijn kan Tussen de Rails een belangrijke bijdrage leveren aan het urgente tekort aan beschikbare woonruimte in Utrecht. De variatie aan woninggroottes zorgt ervoor dat verschillende doelgroepen hier een plek kunnen vinden. Voor reguliere huisvesting is

in het coalitieakkoord opgenomen dat sociale en middeldure woningen gemiddeld minimaal 65m² moeten zijn. Januari 2024 is echter een motie aangenomen om met deze eis soepeler om te gaan wanneer dit leidt tot meer betaalbare woningen voor o.a. kwetsbare doelgroepen. Dat gaat op voor deze ontwikkeling. De verdere uitwerking vraagt aandacht voor een goede invulling van de woningen, de inrichting, de toewijzing en het (sociaal) beheer (zie randvoorwaarden hieronder). Een extra aandachtspunt is de geïsoleerde ligging van de woningen. In zowel de inrichting als het beheer van de locatie moet gezorgd worden voor een prettige, veilige leefomgeving.

Randvoorwaarden

Doelgroep

- Circa 70 procent van de woningen wordt toegewezen aan mensen uit de reguliere doelgroep voor sociale huurwoningen. Daarbij zetten we vooral in op jongvolwassenen.
- Circa 30 procent van alle woningen wordt met voorrang toegewezen aan aandachtsgroepen, te weten: jongvolwassen statushouders en/of jongvolwassenen die vanuit een kwetsbare achtergrond klaar zijn voor zelfstandigheid met een lichte begeleidingsbehoefte.
- Een beperkt deel kan worden toegewezen aan middenhuur categorie. Bij voorkeur jongvolwassenen.
- Wanneer er ook studentenhuisvesting wordt gerealiseerd, wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de uitgangspunten uit het Actieplan Studentenhuusvesting.

Woningbouwprogramma

In relatie tot de haalbaarheid, het beleid en de context van Lunetten is uiteindelijk het onderstaande programma tot stand gekomen. Hiermee is een duidelijk richting bepaald en streven naar:

- Circa 50% van het woonprogramma bestaat uit studio's met een oppervlakte van circa 25 m² go bvo. Hiervoor geldt een huurniveau tot maximaal de eerste aftoppingsgrens (€ 650,43 / mnd. (prijspeil 2024)). Minimaal 30% van de studio's wordt verhuurd onder de kwaliteitskortingsgrens (€ 454,47/mnd. (prijspeil 2024)), waarmee ook jongeren tot 23 jaar in aanmerking kunnen komen voor de woningen.
- Circa 45% van alle woningen is een 2-kamer appartement met een oppervlakte van circa 50 m² go. Hiervoor geldt een huurniveau tot maximaal de liberalisatiegrens (€ 879,66,- / mnd. (prijspeil 2024)).
- Circa 5% van alle woningen wordt in de middenhuur verhuurd (maximaal € 1179,08 / mnd. (prijspeil 2024)).
- Voor het verhuren van sociale huurwoningen en middenhuurwoningen zijn de regels uit de huisvestingsverordening, inclusief nader vastgestelde regels, van toepassing.
- De woningen voldoen aan het Bouwbesluit 2012 voor permanente bouw.
- Voor een deel van de 70% reguliere doelgroepen wordt gewerkt met buurtvoorrang (voor jongeren en evt. ouderen). Bewoners krijgen voorrang wanneer ze uit de wijk Zuid willen doorverhuizen naar een van deze woningen.
- De woonunits zijn bij voorkeur geschikt voor een toekomstige circulaire bouwstroom.

4.2. Werken

In de RSU2040 wordt ingezet op 70.000 extra arbeidsplaatsen in 2040, waarvan 75% in de komende 8 jaar. Dit vraagt om een mix van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, werken in de wijk etc.) op de juiste plek en ruimte voor toekomstbestendig werk op alle opleidingsniveaus in zowel woon- als werkgebieden. De focus ligt op sectoren waarop Utrecht zich profileert waaronder circulaire economie en de maakindustrie, om zo werk voor iedereen bereikbaar te houden.

Daarnaast wordt in het coalitieakkoord 2022-2026 genoemd dat bedrijvigheid moet passen bij de maatschappelijke opgaven en duurzame toekomst van de stad. Daarom zetten we in op banen in de ICT & digitale vaardigheden, gezondheid, onderwijs en bouw/techniek/ energie/circulair. Ook wil Utrecht verder bouwen aan een kenniseconomie en daarom is het van belang om startups en scale-ups te steunen en te binden aan de stad. Utrecht zet vooral in op startende bedrijven uit de eerdergenoemde sectoren.

In de tijdelijke ontwikkeling van Tussen de Rails worden er slechts beperkt investeringen gedaan in de huidige infrastructuur als gevolg van de tijdelijkheid en daarmee samenhangende betaalbaarheid. Het gebied is voor auto's slecht bereikbaar dus dient er vooral ingezet te worden op werkfuncties die met het openbaar vervoer of de fiets te bereiken zijn. Reguliere maakbedrijven liggen door de beperkte ontsluitingsmogelijkheden en hun behoefte aan aan-/afvoer van (tussen)producten met vrachtverkeer niet direct voor de hand. Dit geldt ook voor detailhandel (beleidsmatig ongewenst) en reguliere, zelfstandige, grotere kantoren.

Er worden 450 tijdelijke woningen gecreëerd. Tussen de Rails is voor studenten een uitstekende locatie vanwege de nabijheid van Utrecht Science Park en de binnenstad. Op USP zijn veel startups en bedrijven te vinden gerelateerd aan wetenschap en innovatie. Er is

behoefte aan meer ruimte voor deze ondernemers. Voor de huisvesting van startups is betaalbaarheid een belangrijke eerste voorwaarde. In de tijdelijke situatie kunnen startups zich met behulp van een incubator vestigen en door ontwikkelen in een bedrijfsverzamelgebouw. In de regio Utrecht is UtrechtInc de grootste incubator ([UtrechtInc startup incubator](#)). Een tweede randvoorwaarde is wel dat er een horecagelegenheid is waar werknemers kunnen lunchen en na werk nog wat kunnen drinken. Dit voegt tevens levendigheid en meer bekendheid toe aan het gebied.

Creatieve bedrijfsruimten, onder andere voor startups, zouden een concept van broedplaatsen/cultuur (zie hoofdstuk over Cultuur) kunnen aanvullen. Een beperking is echter wel de betaalbaarheid, om de exploitatie rond te krijgen zullen er ook functies moeten worden toegevoegd die qua huurprijzen meer opleveren. Juist daarom is de combinatie met USP-gerelateerde innovatiebedrijven interessant.

Horeca verbindt de hierboven genoemde functies en zorgt voor de nodige levendigheid en bekendheid in het gebied. Een bijzonder horeca-concept op deze locatie zou de placemaking kunnen bevorderen. De boerderij is momenteel de enige bebouwing in het gebied. Ook de boerderij kan een belangrijke rol vervullen in de gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld als bijzondere ontmoetingsplek of centrum van het gebied. De boerderij is kenmerkend voor de geschiedenis van het gebied en kan mogelijk een rol spelen als historische icoon van de nieuwe gebiedsontwikkeling.

Toetsing

Met een toevoeging van circa 4000 m² bvo voor werkfuncties draagt het ruimtelijk plan voor Tussen de Rails bij aan de ambities beschreven in de RSU. Op basis van de RSU zou het economische werkprogramma 12.000m² zijn, een kwantitatieve benadering. Daarbij is het wel van belang aan te tekenen dat dit bezien is vanuit permanente ontwikkeling. Voor een tijdelijke ontwikkeling is de investeringsbereidheid vanuit beleggers lager en ook de vraagkant is minder groot dan je bij een permanente ontwikkeling. Tegelijkertijd blijkt uit een gehouden marktconsultatie dat er behoefte is aan werkplaatsen in een tijdelijke setting op deze locatie.

Bij de stedenbouwkundige opzet, welke haar kwalitatieve en kwantitatieve grenzen kent, is er prioriteit gegeven aan wonen omdat het de ontwikkeling van het totale programma kansrijker maakt vanwege subsidies van derden voor de realisatie van flexwoningen en huisvesting van aandachtsgroepen. Daarnaast beperken de specifieke locatiekenmerken en de tijdelijkheid de kansen voor werken zoals eerder aangegeven.

Door het toevoegen van de in totaal circa 4.000 m² bvo wordt er toch in belangrijke mate werkprogramma toegevoegd aan het gebied en ontstaat er een aantrekkelijke en levendige buurt, die een tipje van de sluier oplicht van hoe de toekomstige stedelijke knoop Lunetten-Koningsweg zou kunnen gaan functioneren.

4.3. Cultuur

Het culturele beleid voor het gebied wordt gevormd door diverse beleidsdocumenten, waaronder de RSU2040, Cultuurnota 2021-2024, De Utrechtse Nachtvisie 2030 & Beleidsnota Nachtcultuur, en de Kadernota Huisvesting Culturele en Creatieve Sector. Belangrijke elementen uit deze kaders zijn de ambitie voor groei in de culturele sector, de behoefte aan extra werkplekken, en de wens voor levendige ontmoetingsplekken in de stad.

In de RSU2040 staat beschreven dat elk Stedelijk Knooppunt een centrale rol heeft op het gebied van culturele of maatschappelijke voorzieningen. Het benoemt de behoefte aan 80.000 m² extra werkplekken voor de culturele sector, verspreid over de stad. Ook wordt het gebied Oost genoemd als zoekgebied voor een stedelijke culturele publieksvoorziening en culturele broedplaatsen.

De Cultuurnota 2021-2024 geeft aan dat meer fysieke ontwikkelruimte voor cultuur en creatieve bedrijvigheid essentieel is om een aantrekkelijke, creatieve en inclusieve stad te behouden. De Kadernota huisvesting culturele en creatieve sector beschrijft de ambitie om tussen 2030-2040 een extra stedelijke voorziening toe te voegen bij het knooppunt Lunetten-Koningsweg, vanwege de groei aan de zuid/oostzijde van de stad.

Met de Utrechtse Nachtvisie 2030 en Beleidsnota Nachtcultuur wordt de nachtcultuur, het uitgaansleven en de culturele sector in Utrecht gestimuleerd. Er is een focus op spreiding van nachtcultuur over de stad en kansen voor gebiedsontwikkeling van tijdelijke locaties voor nachtcultuur.

In de Kadernota Huisvesting Culturele en Creatieve Sector wordt specifiek aandacht besteed aan de beoogde ontwikkeling tussen 2030 en 2040 in het gebied rond het knooppunt Lunetten-Koningsweg. Deze nota benadrukt de groei van de stad aan de zuid/oostzijde en stelt als

ambitie om een extra stedelijke voorziening te integreren in dit gebied. De Kadernota identificeert de noodzaak om de culturele en creatieve sector te ondersteunen in lijn met de bredere stedelijke groeiplannen. De geplande stedelijke voorziening zal dienen als een hub voor culturele en creatieve activiteiten, en het onderzoek naar de meest geschikte invulling zal plaatsvinden in samenwerking met lokale partners, zoals het broedplaatsennetwerk.

In de Omgevingsvisie Lunetten wordt de behoefte aan levendige ontmoetingsplekken en plekken voor culturele activiteiten benoemd. De rol van de Stedelijke Knoop Lunetten-Koningsweg moet nog duidelijk worden, en er wordt onderzocht welke invulling het meest passend is voor de inwoners en bezoekers van de wijk, in samenwerking met lokale partners zoals het broedplaatsennetwerk.

Toetsing

Het initiatief in Tussen de Rails sluit aan bij de ambities van de stad, zoals beschreven in de beleidsdocumenten. Het ruimtelijk plan voor Tussen de Rails bouwt voort op de culturele ambities van de Omgevingsvisie Lunetten, met een culturele voorziening als significante bijdrage aan de groei in werkplekken voor de culturele sector. Het omvat inclusieve culturele programmering, ruimtelijke integratie met Oost als cultureel zoekgebied, betrokkenheid van culturele partners, creatieve placemaking, en een benadering van adaptieve architectuur.

De tijdelijke invulling van het gebied omvat niet alleen woningen maar ook culturele instellingen en werkgebouwen, waardoor meer ruimte kan ontstaan voor een culturele broedplaats, een (muziek)zaal, restaurant en horeca. Deze programmering sluit aan bij de ambities van de beoogde doelgroep die zich mogelijk in tijdelijkheid in het gebied gaat vestigen en draagt bij aan de levendigheid en aantrekkelijkheid van de wijk.

Bij verdere ontwikkeling houdt men rekening met specifieke voorwaarden, gebaseerd op beleidskaders zoals RSU2040, Cultuurnota 2021-2024, de Utrechtse Nachtvisie 2030 & Beleidsnota Nachtcultuur, en Kadernota Huisvesting Culturele en Creatieve Sector. Deze voorwaarden fungeren als leidraad voor een gebied dat niet alleen aan culturele ambities voldoet, maar ook bijdraagt aan bredere maatschappelijke en duurzaamheidsdoelen. Specifieke aandachtspunten omvatten slim ruimtegebruik, duurzaamheid, betaalbaarheid, betrokkenheid van gemeente en gemeenschap, fasering en samenhang, bereikbaarheid en toegankelijkheid, behoud van bestaand vastgoed, en meervoudig ruimtegebruik.

4.4. Verkeer en parkeren

Het gebied is beperkt bereikbaar met de auto en tegelijkertijd goed ontsloten met fiets en openbaar vervoer (bus en trein). De ervaring leert dat een groot deel van de beoogde doelgroepen geen of beperkt een auto bezit. Omdat we wensen aan te sluiten bij de beperkingen van de locatie, gericht in te spelen op het beperkte autobezit van de beoogde doelgroep en rekening te houden met het tijdelijke karakter van deze ontwikkeling gelden de volgende voorwaarden:

- Het aanwijzen van het gebied Tussen de Rails als maatwerkgebied en daarmee uit te gaan van betaald parkeren in Lunetten tijdens of kort na de oplevering van de eerste woningen.
- Het aanpassen van de beleidsregel parkeernormen auto met het oog op een lagere norm voor tijdelijke woningbouw en woningbouw voor bijzondere doelgroepen.
- Voldoende restcapaciteit in de wijk Lunetten om binnen Lunetten het bezoekers parkeren vanuit Tussen de Rails binnen bestaande beleidsregels (max. 500m loopafstand, max. 90% parkeerbezetting) op te lossen. Uit parkeerdrukmetingen gedaan in 2023 blijkt dit uit te komen op 84%. Het invoeren van betaald parkeren zal de parkeerdruk verder verlagen.
- Uitwerken van een plan voor stimuleren van actieve mobiliteit en aanbieden van vormen van deelmobiliteit. Dit zal plaatsvinden in de vervolgfase van de planuitwerking.
- De keuze voor fiets, OV, of fiets/voet wordt zoveel mogelijk gestimuleerd.
- Autoverkeer gaat zo min mogelijk over de fietsroute langs de Wulverbroekerwetering.
- Er komt minimaal één extra oversteek over de Oud Wulverbroekerwetering ten behoeve van voetgangers, fietsers en nood- en hulpdiensten.
- De fietsen voor bewoners worden in pandig gestald, dicht bij de entree van de woningen.
- De fietsen worden zo dicht mogelijk bij de entree van de blokken gesitueerd, om het gebruik van de fiets te stimuleren.
- De fietsvoorziening voorziet naast ruimte voor reguliere fietsen ook ruimte voor bijzondere types (bakfietsen etc.).

4.5. Groen, water en natuur

Het gebied Tussen de Rails is een bijzonder groengebied. Het maakt deel uit van de stedelijke groenstructuur en voorziet in natuurbeleving en mogelijkheden voor extensieve recreatie. Het gebied is gelegen in het stroomgebied van de Rijn en herbergt daarmee divers cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden. Deze waarden zijn belangrijk voor de identiteit van het gebied, de huidige en toekomstige beleefbaarheid en dragen bij aan gezond stedelijk leven. Algemeen uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van het gebied rekening wordt gehouden met deze waarden en dat deze zoveel mogelijk worden ingepast en behouden. Voor zover dat niet mogelijk is vindt compensatie plaats buiten het plangebied.

4.5.1. Algemeen

- De openbare ruimte heeft voldoende verblijfskwaliteit om het ontbreken van privé buitenruimte te compenseren.
- Leidraad voor de inrichting is het "Handboek Inrichting Openbare Ruimte".
- Straatmeubilair is conform de Atlas Straatmeubilair.
- Afvalinzameling geschiedt met ondergrondse afvalcontainers.
- Groei- en standplaatsinrichting van bomen conform Handboek Openbare ruimte en de bomenmonitor.
- In de openbare ruimte is een informatiepaneel gewenst met uitleg over de ontstaansgeschiedenis van het gebied en de natuurlijke en cultuurhistorische waarden. Dit heeft tot doel identiteit aan het gebied te geven en gedeeld eigenaarschap en verantwoordelijkheid voor de bijzondere waarden te creëren.

4.5.2. Wet natuurbescherming

- Beheer, gebruik en inrichting mag niet strijdig zijn met de Wet natuurbescherming ten aanzien van beschermde soorten. Indien negatieve effecten optreden op beschermde soorten of als gevolg van het plan in de toekomst te verwachten zijn, dient ontheffing te

worden aangevraagd. Negatieve effecten worden gecompenseerd of gemitigeerd, zoveel mogelijk binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan.

- De zorgplicht van de Wet natuurbescherming is van toepassing. Dit betekent dat voorafgaand aan de start van werkzaamheden aanwezige dieren (waaronder konijn, egel e.d.) worden verplaatst. Indien de werkzaamheden leiden tot aantasting of verlies van konijnenburchten, worden deze elders in de omgeving gecompenseerd. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt door een ecologisch adviesbureau een werkprotocol opgesteld en wordt aangegeven waar welke maatregelen worden getroffen ter bescherming van biodiversiteit.

4.5.3. Beleid Stedelijke groenstructuur

- Het plangebied maakt onderdeel uit van de stedelijke groenstructuur. Bestaande elementen van de stedelijke groenstructuur worden beschermd. Vermengen van het stedelijk groen met andere stedelijke functies is in principe mogelijk. Voorwaarde hiervoor is dat het groene karakter, de kwaliteiten en het gebruik van het groen worden behouden of verbeterd. Een eventuele aantasting van bestaand stedelijk groen wordt elders in de groenstructuur gecompenseerd:
 - i. Binnen het plangebied worden bestaande waarden behouden en verbeterd. De Oud Wulverbroekerwetering wordt een belangrijke landschappelijke drager die ruimtelijk en voor langzaam verkeer de verbinding legt met Maarschalkerweerd en Lunetten. De watergang krijgt een natuurlijker karakter middels het aanbrengen van natuurvriendelijke oevers, inhammen en plasdraszones, waarmee rechte lijnen en strakgetrokken oevers worden voorkomen. De wetering wordt verbeterd als leefgebied voor de grote modderkruiper. Verbreding van de wetering draagt bij aan waterberging en biodiversiteit in het gebied. En door ook het oorspronkelijke kronkelende karakter te behouden koesteren én

benutten we hiermee bovendien de cultuurhistorisch waarde van deze waterloop. Daarnaast worden verbindingen voor dieren naar de groene punt behouden door langs de sporen een 10 meter groene verbinding in te richten. Deze verbinding is tenminste 10 meter breed (exclusief huidige sloot), wordt niet verlicht en bestaat uit een kruidenrijke grazige vegetatie met her en der inheemse bomen en struiken en een uitgemaaid (onverhard) wandelpad. Doelsoorten voor de verbinding zijn ringslang en egel.

- ii. Aantasting van groen en verlies van biodiversiteit wordt daarnaast gecompenseerd in de directe omgeving. De compensatie geeft invulling aan het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd, is zowel kwantitatief als kwalitatief en voorziet in nieuw leefgebied voor de karakteristieke soorten die negatieve effecten ondervinden, passend bij het natuurlijke karakter van het rivierengebied en bestaat uit een vergelijkbaar natuurstype (grasland, ruigte, struweel, spontane natuur). Dit groen is toegankelijk middels struinpaden en voorziet in natuurbeleving in de stadsrand.
- iii. De tijdelijke invulling van Tussen de Rails loopt in tijd voor op de definitieve ontwikkeling van de Stedelijke Knoop Lunetten Koningsweg. Met deze ontwikkeling wordt gefaseerd verder invulling gegeven aan de groene onderdelen van de barcode RSU, waaronder de ontwikkeling van het Kromme Rijn Linielandschap.
- De westpunt is aangelegd als natuurcompensatieterrein in het kader van de spoorverbreding. Deze punt functioneert als rustgebied voor natuur en wordt (fysiek) voor mensen ontoegankelijk gemaakt, bijvoorbeeld middels een hek. Een groenzone van tenminste 10 meter breed vanaf de eigendomsgrens met ProRail scheidt deze punt als buffer van bebouwing of infrastructuur. In deze groenzone is extensieve recreatie (wandelen) mogelijk, de ontsluiting voor nood- en hulpdiensten ligt niet in deze zone.

4.5.4. Beleid Utrechtse Soorten

- Soorten van de Utrechtse Soortenlijst worden beschermd; het plan leidt tot verbetering van het leefgebied en versterking van de populaties van aanwezige Utrechtse Soorten binnen het plangebied. Voor zover versterking binnen het plangebied niet mogelijk is vindt dit plaats buiten het plangebied in de directe omgeving.

4.5.5. Bomenbeleid

- Alle bestaande bomen worden ingepast. Indien dat onverhoopt niet mogelijk is worden bomen verplant binnen het plangebied. Als verplanten niet mogelijk is wordt de boom elders gecompenseerd.

4.5.6. Groen, tenzij

- De openbare ruimte is zoveel mogelijk groen, niet verhard waar dit niet nodig is en geschikt voor verblijf en bewegen (het inrichtingsprincipe “groen, tenzij”).
- Voor de inrichting van het groen worden in principe inheemse soorten gekozen, waarbij wordt aangesloten op de van oorsprong in het gebied van nature aanwezige soorten.
- Het groen versterkt de natuurlijke identiteit en (recreatieve) beleefbaarheid van het gebied.

4.5.7. Natuurinclusief bouwen (RSU)

- Nieuwbouw wordt voorzien van maatregelen ter stimulering van planten en dieren. Hierbij kan worden gedacht aan groene daken en gevels, kasten voor wilde bijen en vogelnestkasten.

4.5.8. Water

- De hemel- en afvalwaterstromen worden gescheiden en er wordt aan de lozings- en aansluiteisen voldaan.

Hemelwater

- Minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden op de plek waar het valt en infiltreert in de bodem. Concreet betekent dit dat minimaal 15 mm berging op “eigen terrein” moet plaatsvinden. Op locaties waar het verhard oppervlak met meer dan 500 m² toeneemt, zoals hier, streven we naar berging van 45 mm op eigen terrein. Deze berging wordt binnen het plangebied gerealiseerd in infiltratievoorzieningen (wadi's, verlaagd groen, IT-riool etc.) tenzij aangetoond kan worden dat een andere hoeveelheid mm's ook de vereiste 90% van de jaarlijkse neerslag kan vasthouden.
- Toename van verharding (eis HDSR; waterschap) kan gecompenseerd worden door minimaal 70 mm neerslag van de totale verharding te compenseren via infiltrerende of waterbergende voorzieningen in samenhang met waterberging door extra oppervlaktewater te realiseren (richtlijn minimaal 22,5% van de totale verharde oppervlakte, op basis van een peilstijging 30 cm bij compensatie met alleen oppervlaktewater).
- Volgen van de voorkeursvolgorde voor het lozen van hemelwater:
 1. Vasthouden en nuttig gebruiken (geen lozing);
 2. Infiltratie op de bodem (bovengronds);
 3. Infiltratie in de bodem (ondergronds);
 4. Directe lozing in het oppervlaktewater;
 5. Lozing in een hemelwaterstelsel;
 6. Wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om gebruik te maken van bovenstaande lozingsroutes: Lozing in een vuilwaterriool.
- De openbare ruimte en het hemelwatersysteem zijn zo vormgegeven dat bij buien met een intensiteit tot en met 80 mm in

één uur (kans 1x/100 jaar) geen schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur.

- Bij een bui van 20 mm in één uur kan de openbare ruimte nog steeds gebruikt worden waarvoor die bedoeld is.
- Groenvoorzieningen, speelplekken etc. moeten binnen 24 uur weer toegankelijk zijn.
- Aangelegde bergings- en infiltratievoorzieningen moeten in minimaal 10 uur en maximaal 48 uur leeg kunnen lopen om weer beschikbaar te zijn voor nieuwe buien.
- Het vloerpeil van panden ligt minimaal 0,15 m boven het straatpeil.

Oppervlaktewater

- Al het oppervlaktewater (totaal m² van insteek tot insteek) zal volledig gecompenseerd moeten worden als dit gedempt, verlegd of versmald wordt. Nieuw oppervlaktewater met aansluiten op het watersysteem.
- Bij voorkeur worden de oevers van watergangen natuurvriendelijk ingericht, zodat de waterkwaliteit verbeterd van 'laag' naar categorie 'zichtbaar' of hoger.
- Minimale profielen en afmetingen van watergangen en eisen ten aanzien van beheer en onderhoud staan in de HOR van de gemeente en de Legger van HDSR.

Grondwater

- De drooglegging is minimaal 1 meter. (Drooglegging is de afstand tussen de maaiveldhoogte/uitgiftepeil en het oppervlaktewaterpeil).
- De ontwateringsdiepte is minimaal 70 cm. De ontwateringsdiepte is het verschil tussen de GHG (gemiddeld hoogste grondwaterstand) en het maaiveldniveau.
- Bouwwerken en percelen zijn minimaal bestand tegen grondwaterstanden die fluctueren tussen de representatieve hoogste en laagste grondwaterstand.

- Ondergrondse verblijfsruimtes zijn waterdicht (een van de regels uit het Bouwbesluit).
- Als de ontwateringsdiepte te klein is; zo min mogelijk technische voorzieningen toepassen om de grondwaterstand stand te verlagen/ontwatering te verbeteren.
- Ophogen van maaiveld of aanleg van oppervlaktewater i.c.m. waterrobuust bouwen heeft altijd de voorkeur boven de aanleg van drainage (of technische voorziening).
- Drainagewater mag niet op het vuilwater geloosd worden.

4.6. Gezonde leefomgeving

4.6.1. Gezonde Leefomgeving

Iedere Utrechter heeft recht op een gezonde leefomgeving. Dit betekent enerzijds dat (toekomstige) bewoners worden beschermd tegen invloeden die de gezondheid negatief beïnvloeden zoals een slechte lucht- en geluidskwaliteit. Anderzijds betekent dit dat de omgeving gezond leven gemakkelijk maakt en gezond gedrag wordt gestimuleerd, en dat mensen zich prettig voelen in hun omgeving. De ontwikkeling zoals geschetst in dit SPvE biedt voldoende mogelijkheden om onderstaande aspecten die de gezondheid bevorderen te verwerken in het plan tijdens de uitwerkings- en realisatiefase.

Bevorderen

- Ontwerp de openbare ruimte zodanig dat deze groen en aantrekkelijk is en bewoners uitnodigt om te bewegen, elkaar te ontmoeten en te ontspannen in het groen.
- Ontwerp de openbare ruimte vanuit het principe 'groen, tenzij'
- Zorg dat er aantrekkelijke verbindingen zijn naar fiets- en wandelroutes naar groengebieden in de buurt, zoals Amelisweerd, Maarschalkerweerd en het Beatrixpark.

- Zorg bij het ontwerp van de woongebouwen dat het gebruik van trappen (i.p.v. lift) gestimuleerd wordt.
- Zorg ervoor dat ontmoeting tussen de bewoners gestimuleerd wordt door het creëren van gemeenschappelijke en- ontmoetingsruimten, en een aantrekkelijk binnenterrein.

Prettig voelen

- Ontwerp de openbare ruimte zo dat deze als sociaal veilig wordt ervaren.
- Zorg dat er ruimte is voor placemaking in dit gebied, en bekijk hoe bewoners daarbij betrokken kunnen worden. Een tijdelijke plek als deze is ook geschikt om nieuwe, creatieve concepten uit te proberen.

4.6.2. Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit beïnvloedt 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 in geringe mate 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 een planologische maatregel. Een planologische maatregel 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) inde 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.

WHO advieswaarden

De Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2005 advieswaarden opgesteld voor gezonde lucht. Deze advieswaarden zijn voor fijnstof strenger dan de wettelijke (Europese) grenswaarden. De WHO stelt zelfs dat er géén veilige concentratie is aan te geven voor fijnstof; op grond van haalbaarheid heeft zij daarom een gezondheidkundige advieswaarde vastgesteld voor PM10 en PM2,5.

WHO-advieswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}

Stof	Grenswaarde EU	WHO-advieswaarde-2005	Toetsingsperiode
NO ₂ (stikstofdioxide)	40 µg/m ³	40 µg/m ³	Jaargemiddelde
PM ₁₀ (fijnstof)	40 µg/m ³	20 µg/m ³	Jaargemiddelde
PM _{2,5} (fijnstof)	25 µg/m ³	10 µg/m ³	Jaargemiddelde

Op 22 september 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide opgesteld, die (beduidend) lager liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2005. Deze WHO-advieswaarden bedragen 15 µg/m³ voor PM10 en 5 µg/m³ voor PM2,5 en voor stikstofdioxide 10 µg/m³.

Schone lucht in Utrecht

Sinds 2017 wordt overal in Utrecht voldaan aan de Europese grenswaarden, zoals opgenomen in de wet Milieubeheer. In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) niet alleen aan de wettelijke grenswaarden te voldoen, maar ook aan de strengere WHO advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze motie is uitgewerkt in het Raadsbesluit 'Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het Raadsbesluit.

Ook neemt de gemeente Utrecht deel aan het Schone Lucht Akkoord, waarin rijksoverheid, provincies en gemeenten samenwerken aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, met als doel een gezondheidswinst te behalen van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016.

Plansituatie

Gelet op de omvang van de ontwikkeling kan het plan als NIBM (niet in betekenende mate) worden beschouwd. Qua verkeersgeneratie leveren de woningen en arbeidsplaatsen 1073 motorvoertuigen per etmaal op voor de variant B1 (plan 1) en 1241 motorvoertuigen per etmaal voor variant B2 (plan 2). Met behulp van de NIBM tool (versie 2022) is de maximale toename van de concentraties berekend. Lokaal zal de luchtkwaliteit maximaal 0,75 µg/m³ toenemen voor NO2 en 0,19 µg/m³ voor fijnstof.

Op basis van de meest recent gegevens van het CIMLK MT2023 (rekenjaar 2022) is gekeken wat de concentraties in de directe omgeving zijn, met name langs de snelweg A27. De hoogste concentraties voor 2022 rond het plangebied zijn 31,7 µg/m³ voor

NO₂, 19,9 ug/m³ voor PM₁₀ en 10,5 ug/m³ voor PM_{2,5}. Voor het toekomstjaar 2030 is dit respectievelijk 24,9, 16,6 en 8,3 ug/m³.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling draagt in niet-betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Ook wordt ruimschoots aan de wettelijke grenswaarden voldaan. In 2022 wordt voldaan aan de WHO-advieswaarde uit 2005 voor PM₁₀, maar nog niet aan de advieswaarde voor PM_{2,5}. In 2030 wordt zowel aan de advieswaarde voor PM₁₀ als aan de advieswaarde voor PM_{2,5} voldaan. Vooralsnog wordt in 2030 niet aan de aangescherpte WHO-advieswaarden uit 2021 voldaan. De gemeente, provincie en rijk nemen maatregelen, waardoor de luchtkwaliteit in de toekomst verder zal verbeteren. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6.3. Geur

De gemeente moet in het omgevingsplan rekening houden met de geur door activiteiten op geurgevoelige gebouwen. Dit volgt uit artikel 5.92 lid 1 van het [Besluit kwaliteit leefomgeving \(Bkl\)](#)

Gemeente Utrecht heeft geen eigen geurbeleid, en daarom wordt per situatie een afweging gemaakt voor wat betreft het aanvaardbaar hinderniveau. Voor het aspect geur zijn er geen specifieke afwijkingen voor tijdelijke situaties die niet meer dan tien jaar duren. Wel is er de mogelijkheid om, bijvoorbeeld analoog aan woningen op een bedrijventerrein of op een gezoneerd industrieterrein, een afwijkend, minder stringent toets kader te gebruiken. Te denken valt aan een lagere percentielwaarde voor het aanvaardbaar (geur)hinderniveau.

In de directe omgeving van de locatie zijn voor zover bekend geen bedrijven aanwezig zoals opgenomen in de VNG uitgave bedrijven en milieuzoneringen (richtafstandentabel versie maart 2009). Ook binnen het plan zijn er geen activiteiten opgenomen welke van zichzelf tot geuremissies zouden kunnen leiden. Hierbij wordt aangemerkt dat hout of pellet verbranding als mogelijk duurzaam alternatief voor ruimte- of sfeerverwarming niet passend zijn in het kader van geur.

Conclusie

Ten aanzien van geur zijn er geen belemmeringen voor vaststelling van een planologische maatregel.

4.6.4. Stikstofdepositie

Wettelijk kader (gebiedsbescherming)

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

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

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.

Plansituatie

Om de effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden in beeld te brengen is een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie en de effecten daarvan. Het onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of er sprake is van mogelijke significante gevolgen en daarmee een eventuele vergunning- of meldingsplicht ingevolge de Wet natuurbescherming. De meest nabije Natura 2000-gebieden zijn de Oostelijke Vechtplassen.

Zowel voor de gebruiksfase als voor de bouwphase is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd. Voor de gebruiksfase en de bouwphase komt de bijdrage aan stikstofdepositie op 0,00 mol/ha/jr.

Conclusie

Ten aanzien van gebiedsbescherming (Natura2000) zijn er vanuit de Wet natuurbescherming geen belemmeringen voor vaststelling van een planologische maatregel. Op basis van de voortoets stikstofdepositie blijkt dat significant negatieve effecten zijn uitgesloten.

4.6.5. Externe veiligheid

Op basis van het d.d. 29 september 2023 van AVIV kan het volgende geconcludeerd worden.

A27

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de planlocatie.

Groepsrisico

Het groepsrisico is in zowel de huidige als de toekomstige situatie kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde en neemt niet toe. Een verdere verantwoording van het groepsrisico is niet noodzakelijk. Wel dient conform art. 7 van het Bevt de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied.

Plasbrandaandachtsgebied

Het plasbrandaandachtsgebied vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Spoorlijn

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de planlocatie.

Groepsrisico

Het groepsrisico is in zowel de huidige als de toekomstige situatie kleiner dan de oriëntatiewaarde, maar neemt met meer dan 10%. Conform art. 8 van het Bevt dient het groepsrisico van dit traject te worden verantwoord en dient de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot

voorbereiding van bestrijding en beperking van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied.

Plasbrandaandachtsgebied

Voor de spoorlijn geldt geen plasbrandaandachtsgebied.

Bovengrondse propaantank

Twee tijdelijke gebouwen liggen gedeeltelijk binnen de aan te houden veiligheidsafstand van 20 m rond de propaantank van de bestaande boerderij. Deze gebouwen kunnen worden aangemerkt als kwetsbaar. De propaantank vormt daarmee een belemmering voor het planvoornemen. Hier dient rekening gehouden te worden bij de planuitwerking.

4.6.6. Geluid en trillingen

Flexwonen geluid

Voor tijdelijke situaties die niet meer dan tien jaar duren, hoeft op grond van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) niet te worden voldaan aan de waarden voor geluid (voor het geluid in de woning geldt via het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) veelal een 10 dB lagere grenswaarde). Ondanks dat hebben we de ambitie aangegeven in Gezondheid voor iedereen om in Utrecht iedereen gelijke kansen te bieden op gezond stedelijk leven en gelijke gezondheidsbescherming. Het belang om de acute woningnood op te lossen wegen we af tegen het belang van een goede gezondheids-bescherming.

De volgende maatregelen dragen bij aan het beschermen van de gezondheid. Hierbij is vereist dat iedere woning een ventilatiesysteem heeft dat minimaal voldoet aan de eisen uit het Bouwbesluit bouwwerken leefomgeving (Bkl) ten aanzien van ventilatiegeluid en luchtverversing. Daarnaast is het vereist dat iedere woning een acceptabel binnenniveau heeft van bij voorkeur 33 dB, en maximaal 38 dB. Daarnaast wordt onderzocht hoe onderstaande maatregelen zo veel mogelijk kunnen worden nagestreefd, waarbij er ten minste twee worden toegepast:

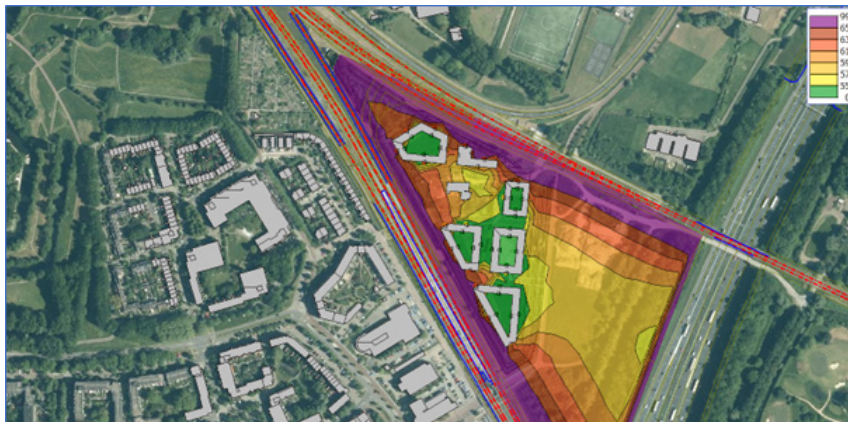
- Een geluidluwe zijde;
- Slaapkamer aan de geluidluwe zijde;
- Een geluidsluwe buitenruimte;
- Een woonduur van, bij voorkeur, maximaal 5 jaar;

Normaal zou je bij geluid wat getoetst moet worden aan de normen van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) uit moeten gaan van de situatie met gevuld Geluid Productie Plafond (GPP). Aangezien het onzeker is of dit a) ooit benut wordt en b) de ontwikkeling ten hoogste 10 jaar bedraagt wordt bij tijdelijk wonen voor ten hoogste 10 jaar niet getoetst aan gevuld GPP maar aan de feitelijke situatie. Deze feitelijke geluidssituatie is voor zowel rail- als wegverkeer gebaseerd op de brondata uit de geluidkartering 2021.

Rail

In onderstaande figuur zijn de geluidcontouren weergegeven van het railverkeer op basis van de uitgangspunten bij de geluidkartering. De grenswaarde voor railverkeer bedraagt 65 dB, de standaardwaarde is 55 dB. Als de geluidbelasting voldoet aan laatst genoemde waarde, kan gesproken worden van geluidluw.

Afbeelding 23:
Geluidbelasting
railverkeer (obv
geluidkartering)



Uit de figuur valt op te maken dat de geluidbelasting op het stedenbouwkundig plan de grenswaarde van 65 dB niet overschrijdt (paarse deel). Aan binnenzijde is het overal geluidluw (groen). In de figuren hieronder is de geluidbelasting op de bebouwing per bouwlaag nader in beeld gebracht. De maximale geluidbelasting op de gevel bedraagt 64 dB. Op basis van deze info is tijdelijk wonen vanwege de geluidbelasting van het railverkeer mogelijk.

Afbeelding 24:
Geluidbelasting
railverkeer op de
gevel (noord)



Afbeelding 25:
Geluidbelasting
railverkeer op de
gevel (midden)



Afbeelding 26:
Geluidbelasting
railverkeer op de
gevel (zuid)



Rijksweg

In onderstaande figuur zijn de geluidcontouren weergegeven van de Rijksweg op basis van de uitgangspunten bij de geluidkartering 2021. De grenswaarde voor het geluid van de Rijkswegen bedraagt 60 dB, de standaardwaarde is 50 dB. Als de geluidbelasting voldoet aan laatstgenoemde waarde kan bij deze geluidbron gesproken worden van geluidluw.

Afbeelding 27:
Geluidbelasting
Rijkswegen (obv
geluidkartering)



Uit de figuur valt op te maken dat de geluidbelasting op het stedenbouwkundig plan voldoet aan de grenswaarde van 60 dB (paarse deel). Aan binnenzijde is het ook bij deze bron nagenoeg overal geluidluw (groen). In de figuren hieronder is de geluidbelasting van de Rijkswegen op de bebouwing van het stedenbouwkundig plan per bouwlaag nader in beeld gebracht. De maximale geluidbelasting op de gevel bedraagt 60 dB. Op basis van deze info is tijdelijk wonen ook vanwege de geluidbelasting van de Rijksweg mogelijk.

Afbeelding 28:
Geluidbelasting
Rijkswegen op de
gevel (noord)



Afbeelding 29:
Geluidbelasting
Rijkswegen op de
gevel (midden)



Afbeelding 30:
Geluidbelasting
Rijkswegen op de
gevel (zuid)



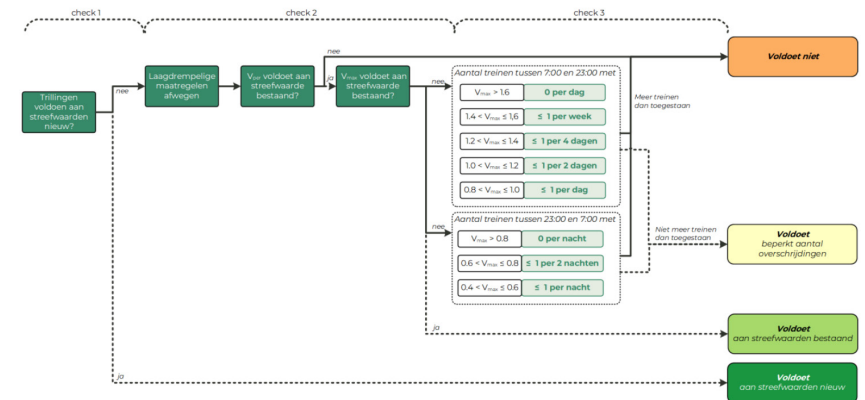
Conclusie

Op basis van bovenstaande informatie wordt er zowel voor het geluid van het railverkeer als van de Rijksweg voldaan aan de grenswaarden van beide bronnen. Er is hierbij geen gebruik gemaakt van de brondata uit het geluidregister, maar de data uit de geluidkartering. Ook lijkt er nagenoeg overal een geluidluwe gevel te kunnen worden gecreëerd. Er is gerekend met geheel gesloten bebouwing.

4.6.7 Trillingen

Er bestaat in Nederland geen wettelijk kader voor de beoordeling van trillingshinder in gebouwen. Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet (Ow) van kracht geworden. In de Ow zijn geen streef- en grenswaarden opgenomen voor trillingen afkomstig van hoofd- en spoorwegen. Wel geldt dat in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' of onder de Ow genoemd een 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties' kan worden verzocht om trillingen mee te nemen in de planvorming.

Om inzicht te krijgen in de trillingen vanwege het spoor in het plangebied is er een trillingsonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is met behulp van metingen op de bouwlocatie en modelberekeningen onderzocht wat de trillingen zullen zijn in de toekomstige bebouwing. Voor het inschatten van de mogelijke trillingshinder is gekeken naar streefwaarden, afgeleid van de SBR B-richtlijn, het in Nederland gebruikelijke kader voor de beoordeling van trillingshinder in gebouwen.



Figuur 5 Beoordelingskader tijdelijke woningen

Resultaten trillingsonderzoek

De belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat er overschrijdingen voor trillingshinder bij tijdelijke woningen worden verwacht in een deel van het plangebied in de nachtperiode (zie figuur hieronder). Het gaat om het oranje deel, de geplande bouwblokken zijn met zwarte kaders weergegeven).



Figuur 9 Beoordeling van de trillingen overdag (links) en in de nacht (rechts)

De overschrijdingen komen vooral door de korte afstand tot het spoor, de passage van zware goederentreinen op de spoorlijn Utrecht-Den Bosch, de mate van onderhoud van het spoor en de lichte woningen. Als we de resultaten vergelijken met een onderzoek van 1,5 jaar geleden, dan lijkt er vooral in de zuidelijke hoek van het plangebied sprake van veel hogere trillingen rond 4 Hz, een indicatie van een slechtere spoorligging. Omdat de woningen vooral gevoelig zijn voor die trillingsfrequentie, zorgt dat voor relatief hoge trillingen. De huidige analyse is daarmee naar verwachting wel een bovengrens van de werkelijke situatie (conservatief).

In dit onderzoek zijn meerdere varianten beschouwd voor de gebouwen. Zo zijn de afmetingen, de afstand tot het spoor, de fundering en de eigenfrequentie van de vloer onderzocht. Uit dit onderzoek zien we dat met name de afstand tot het spoor, de fundering en de hoogte van de woningen een belangrijke rol spelen in de hoogte van de trillingen. Belangrijk bij de fundering is, hoe zwaarder deze is (dikke plaatfundering of palenfundering), hoe lager de trillingen zijn. Door zo ver mogelijk bij het spoor vandaan te bouwen en zo hoog mogelijke gebouwen te realiseren (5 of indien mogelijk 6 bouwlagen heeft de voorkeur, liever geen 4 bouwlagen), zijn de trillingen te beperken. Hieronder wordt het effect van de hoogte nader toegelicht.



Figuur 10 Invloed van gebouwhoogte op de beoordeling van de trillingen in de nachtperiode. Linksboven voor 3 lagen, rechtsboven 4 lagen, linksonder 5 lagen en rechtsonder 6 lagen

In het stedenbouwkundig ontwerp varieert de hoogte van het gebouw tussen de 12 en 15 meter (4 of 5 bouwlagen). De hoogte heeft veel invloed op de trillingen. Dat komt vooral doordat hier sprake is van relatief laagfrequente trillingen, waarbij vooral bij gebouwen van 4 bouwlagen de 1e horizontale eigenfrequentie (buiging van het gebouw) samenvalt met de maatgevende trillingen van de goederentreinen. Bij 5 bouwlagen is daar al minder sprake van, bij 6 bouwlagen nog minder (zie de figuur hieronder). Ook bij 3 bouwlagen is minder sprake van opslingering. Wel geldt bij een lager gebouw dat deze lichter zijn (en dus gevoeliger voor trillingen), terwijl bij hogere gebouwen de massa toeneemt (en dus de trillingen afnemen), maar dat ook de invering van het gebouw op zichzelf toeneemt, waardoor de trillingen juist weer wat toenemen.

Op basis van de resultaten zijn de volgende conclusies te trekken:

- Het is zonder maatregelen niet mogelijk om te voldoen aan de streefwaarden voor trillingshinder voor nieuwe situaties uit de SBR B-richtlijn.
- In de nacht zijn de trillingen lager, vooral omdat dan minder goederentreinen passeren. Zowel de maximale als de gemiddelde trillingssterkte is dan lager.
- De trillingen van de reizigerstreinen voldoen aan de streefwaarden, alleen de goederentreinen zorgen voor overschrijdingen. Het aantal overschrijdingen is daardoor beperkt (op korte afstand van het spoor (20 meter) zijn het er zo'n 7 per dag, op grotere afstand zijn er geen overschrijdingen meer). In de toekomst zal dat aantal afnemen omdat er een afname van het aantal goederentreinen is voorzien.

Advies voor maatregelen

Omdat er overschrijdingen zvan de streefwaardenvoor trillingshinder worden verwacht, is nader onderzoek gedaan naar maatregelen waarmee die overschrijdingen kunnen worden voorkomen. Hierbij is gekeken naar maatregelen aan de bron (het spoor of de treinen), in de bodem of aan de geplande woningen. Uit het maatregelenonderzoek volgt dat:

1. Maatregelen aan de trillingsbron zijn zeer kostbaar: de minst kostbare voldoende effectieve maatregel is een betonplaat onder de twee buitenste sporen op de spoorlijn Utrecht-Den Bosch, over een lengte van 300 meter. De kosten van deze maatregel (meer dan € 3 mln.) staan echter niet in verhouding tot de bouwkosten en exploitatiemogelijkheden van de tijdelijke woningen. Bovendien kent deze maatregel een zeer lange doorlooptijd en is er sprake van afhankelijkheid van ProRail.
2. Maatregelen in de bodem zijn minder effectief en zijn nog kostbaarder, en zijn daarom niet doelmatig. Het verdiepen van de spoorsloot (naar minimaal 2,5 meter onder maaiveld) is wel een relatief laagdrempelige maatregel om de trillingen te verminderen met maximaal 25 procent. Deze maatregel is voorzien in het huidige landschappelijk inpassingsplan.
3. Omdat het om cataloguswoningen gaat, zijn de mogelijkheden voor aanpassing van de gebouwen beperkt. Soms zijn er wel mogelijkheden in de fundering (afveren, verzwaren of afschermen), en er zijn verschillen in eigenfrequentie van de vloer tussen de verschillende cataloguswoningen (door verschillen in beukmaat, vloertype en vloerdikte). De hoogte van de woningen is daarbij de meest bepalende factor in de trillingen.

Op basis van dit onderzoek adviseren we de volgende optimalisaties af te wegen tijdens het verdere proces:

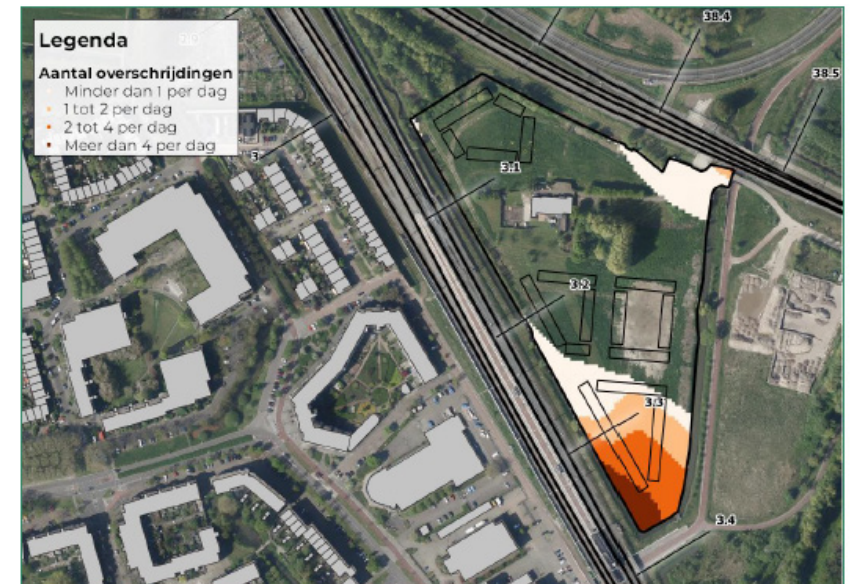
- A. Positioneer de woningen zo ver mogelijk bij het spoor vandaan.
- B. Kies voor zo hoog mogelijke woningen, liefst 5 bouwlagen of meer.
- C. Kies voor een zo zwaar mogelijke fundering.
- D. Verdiep de spoorsloot (in ieder geval in de zuidoostelijke hoek van het plangebied) tot minimaal 2,5 meter onder maaiveld.

Op deze locatie is al sprake van een (relatief ondiepe) spoorsloot, het verdiepen van de spoorsloot tot ca. 2,5 meter onder maaiveld zorgt ervoor dat de slappe kleilagen worden doorsneden, waardoor de trillingen veel minder worden doorgegeven. Door het verdiepen van de spoorsloot neemt het aantal overschrijdingen af, zie Figuur 14.



Figuur 14 Beoordeling van 5-laags concept zonder sloot (links) en met verdiepte spoorsloot (rechts) voor nachtperiode

Met de hiervoor genoemde maatregelen is het mogelijk om in 3 van de 4 blokken te voldoen aan de streefwaarden. In het meest zuidelijke bouwblok blijft sprake van regelmatige overschrijdingen (maximaal 4 overschrijdingen per dag van de grenswaarde voor de nacht ($V_{max} = 0.8$), aantal overschrijdingen is het grootst op bovenste bouwlaag, onderin het gebouw wordt wel voldaan aan de streefwaarden). Voor de voorkeursvariant (een verdiepte sloot en 5-laags bouwconcept) is grafisch de zone aangegeven die niet aan de streefwaarden en om hoeveel overschrijdingen per dag het gaat.



Figuur 15 Aantal overschrijdingen per dag in zone die niet voldoet (voorkeursvariant met 5 bouwlagen en verdiepte sloot)

Nu is het zo dat, omdat de trillingen vooral resulteren in het ‘zwaaien’ van het gebouw (1e horizontale eigenfrequentie), de trillingen hoger in het gebouw ook hoger zullen zijn. Op de bovenste bouwlagen zijn de trillingen daarmee het hoogst. Het aantal overschrijdingen per bouwlaag van het zuidelijke blok is hieronder weergegeven in Tabel 6. Indien er 6 bouwlagen komen in plaats van 5 zullen de aantallen in onderstaande tabel (beperkt) nog wat lager zijn.

Tabel 6 Aantal overschrijdingen per week in zuidelijk bouwblok

Blok	Begane grond	1e verdieping	2e verdieping	3e verdieping	4e verdieping
Westelijk blok	0 p/w	0 - 1 p/w	1 - 3 p/w	2 - 11 p/w	2 - 28 p/w
Noordelijk blok	0 p/w	0 p/w	0 p/w	0 - 2 p/w	2 - 4 p/w
Oostelijk blok	0 p/w	0 p/w	0 - 3 p/w	0 - 11 p/w	6 - 24 p/w

Tabel 7 Ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden

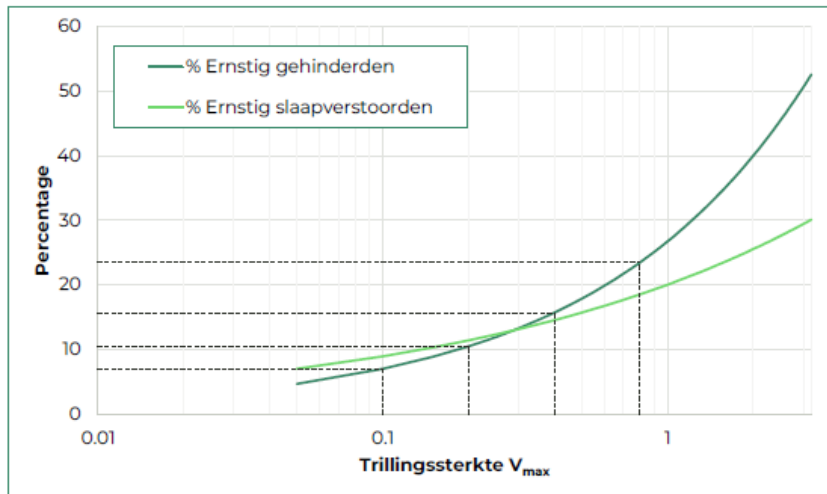
Situatie	%EH	%ESV
Bij streefwaarden SBR B-richtlijn nieuwe situatie	16%	11%
Bij streefwaarden SBR B-richtlijn bestaande situatie	23%	15%
Bij streefwaarden tijdelijke woningen (zie Bijlage V)	25%	17%
Blok C (zuidelijk blok)	25%	19%

Om een indruk te geven van het percentage ernstig gehinderden (%EH) en ernstig slaapverstoorden (%ESV) is gebruik gemaakt van het onderzoek naar hinderbeleving door het RIVM. De percentages zijn weergegeven in Tabel 7. Hier is te zien dat het percentage ernstig gehinderden (vooral representatief voor de dag) 25% is (wat neerkomt op 37 van de 149 bewoners van het zuidelijke blok), en het percentage ernstig slaapverstoorden (vooral representatief voor de nacht) 19% is (wat neerkomt op 28 van de 149 bewoners van het zuidelijke blok).

Om dit in perspectief te plaatsen:

- Ten opzichte van wat volgens de richtlijn voor trillingshinder aanvaardbaar is voor nieuwe, definitieve woningen (23 ernstig gehinderden, 17 ernstig slaapverstoorden voor dit bouwblok) is er dus een toename van 14 ernstig gehinderden en 11 ernstig slaapverstoorden.
- Ten opzichte van wat volgens de richtlijn voor trillingshinder aanvaardbaar is voor bestaande, definitieve woningen (35 ernstig gehinderden, 22 ernstig slaapverstoorden voor dit bouwblok) is er dus een beperkte toename van 2 ernstig gehinderden en 6 ernstig slaapverstoorden naar verwachting.

Als toelichting bij ad a.: Voor definitieve woningen geldt een Vmax van maximaal 0.4 in de dag- en avondperiode en een Vmax van 0.2 in de nachtperiode. Volgens het onderzoek naar ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door het RIVM (2023) is ook dan reeds 16% ernstig gehinderd en 11% ernstig slaapverstoord. Bij 149 bewoners komt dit dan neer op 23 ernstig gehinderden en 17 ernstig slaapverstoorden. Maar er wordt dan wel voldaan aan de strengste streefwaarden die we aanvaardbaar vinden bij de bouw van nieuwe permanente woningen.



Figuur 1 Ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden in [3]

Tabel 1 %EH en %ESV bij V_{max} volgens [3]

V_{max}	Omschrijving	%EH	%ESV
0.1	A1 _{nieuw}	7	9
0.2	A1 _{bestaand} , A2 _{nieuw} , nacht	10	11
0.4	A2 _{nieuw} , dag, A2 _{bestaand} , nacht	16	15
0.6		20	17
0.8	A2 _{bestaand} , dag	23	19
1.0		27	20
1.2		30	21
1.4		32	23
1.6		35	24

Als toelichting bij ad b.: Voor bestaande woningen geldt een V_{max} van 0.8 in de dag- en avondperiode en een V_{max} van 0.4 in de nachtperiode. Volgens het onderzoek naar ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door het RIVM (2023) is ook dan reeds 23% ernstig gehinderd en 15% ernstig slaapverstoord. Bij 149 bewoners komt dit dan neer op 35 ernstig gehinderden en 22 ernstig slaapverstoorden. Daarbij wordt dan dus voldaan aan de streefwaarden die we aanvaardbaar vinden bij bestaande woningen.

Onderzocht moet worden of er afspraken met ontwikkelende partijen kunnen worden gemaakt over doorstroming indien personen ernstig gehinderd / slaapverstoord raken. Namelijk niet iedereen is hier even gevoelig voor. In linker figuur en tabel zijn de correlaties tussen de trillingsterkte en het aantal gehinderden/slaapverstoorden verder verduidelijkt.

Tot slot is relevant in de afweging dat het, gelet op het tijdelijke karakter van de woningen, de lichte constructie en de laagfrequente trillingen van de treinen, het niet mogelijk is om aanvullende maatregelen te treffen. Dat betekent dat de afweging dan primair moet gaan tussen wel woningen plaatsen op deze locatie (en de extra hinder accepteren) of geen woningen plaatsen.

4.7 Energie en duurzaamheid

Energie

Gemeente Utrecht wil zo spoedig mogelijk klimaatneutraal zijn. Alle nieuwbouw moet voldoen aan de landelijke eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen ([de BENG-eisen](#)), maar gemeente Utrecht wil meer bereiken dan wat minimaal verplicht is. De gemeente heeft in september 2022 het [Convenant Duurzame Woningbouw provincie Utrecht](#) ondertekend en committeert zich hiermee aan energiezuinig bouwen, het verlagen van de energievraag en het opwekken van energie uit duurzame bronnen.

Uitgangspunten:

- De gemeentelijke ambitie is een zo laag mogelijke energievraag (BENG 1) en een zo hoog mogelijk aandeel hernieuwbare energie (BENG 3). De gemeente gaat voor 'goud' (BENG 1 lager dan 58,5kWh/m²/jaar en BENG 3 minimaal 100%) binnen het kader van het Convenant Duurzame Woningbouw. Als 'goud' niet gehaald wordt moet gedegen onderbouwd worden waarom afgeweken wordt naar 'zilver', 'brons' of wettelijk minimum.
- Vóór de start van de ontwerpfase ligt er een energievisie op het totale energieconcept. Enerzijds om inzicht te krijgen in de verwachte warmte- en koudevraag, warmte- en koudeproductie, de stroomproductie en elektriciteitsvraag (per uur in het jaar, m.n. gericht op inzicht in de piekmomenten) en de benodigde netaansluiting. Op basis hiervan dient aangegeven te worden hoe en in welke mate duurzaam voorzien kan worden in de warmte- en koudevraag, de elektriciteitsvraag en de mogelijke oplossingen voor netcongestie.
- In de energievisie wordt ook een relatie gelegd met het bouwprogramma. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het maximum aantal woningen waarvoor op de eigen kavel in de energievraag kan worden voorzien of de beschikbare ruimte voor PV-panelen op daken.

- Voor de invulling van de warmte- en koudevraag en energieopwek wordt zoveel mogelijk het [Utrechts Energie Protocol](#) (UEP) gevolgd, waarbij eerst energiebesparing en duurzame energiebronnen op gebouw- of perceelniveau gezocht worden, vervolgens binnen het plangebied en de directe omgeving en tenslotte buiten het plangebied.
- De woningen worden gasloos gebouwd en niet aangesloten op het hoge temperatuur-warmtenet (stadsverwarming).

Energie

Onderwerp	Indicator	Wettelijk	Brons [20]	Zilver [20]	Goud [20]
Energie	BENG 1: maximale energiebehoefte voor verwarming en koeling (in kWh/m ² /jaar)	Grondgebonden: ≤55 Gestapeld: ≤65	Grondgebonden: ≤55 Gestapeld: ≤65	Grondgebonden: ≤52,5 Gestapeld: ≤61,8	Grondgebonden: ≤50 Gestapeld: ≤58,5
	BENG 3: minimaal aandeel hernieuwbare energie (in %)	Grondgebonden: ≥50 Gestapeld: ≥40	Grondgebonden: ≥100 Gestapeld: ≥80	Grondgebonden: NoM Gestapeld: ≥80	Grondgebonden: ≥125 Gestapeld: ≥100

- Voor het tegengaan van oververhitting bij nieuwbouw geldt de wettelijke grenswaarde TOjuli van 1,20. TOjuli is onderdeel van de BENG berekening. Tegengaan van oververhitting is bij tijdelijke woonunits nog relevanter dan bij permanente woongebouwen.
- De eindgebruiker ervaart comfort en heeft geen hoge energielasten.
- Geen dak onbenut: daken optimaal benutten voor waterberging, energieopwekking en/of groen
- Het streven is de benodigde traforuimtes inpandig in te passen. E.e.a. afhankelijk van het te kiezen bouwconcept, maar dient wel onderzocht te worden.
- In Utrecht is sprake van netcongestie. Bouwaanvragen waarvoor een grootverbruikaansluiting nodig is komen op een wachtlijst bij

de netbeheerder. Mogelijke oplossingen kunnen zijn het beter balanceren van vraag en aanbod door strategische extra duurzame opwek op de kwetsbare piek-afnamemomenten, thermische en elektrische opslagsystemen, of groepsaansluitingen en andere innovatieve contractvormen. Om de gevolgen en risico's voor de realisatie vroegtijdig in kaart te brengen, is door adviesbureau Merosch reeds een onderzoek gedaan voor Tussen de Rails. Zie ook de toelichting in de volgende alinea's.

Netcongestie

Eind 2023 heeft Merosch een indicatief onderzoek gedaan naar netcongestie voor Tussen de Rails. Vooraf aan de resultaten eerst de volgende leeswijzer: alle getallen uit dit hoofdstuk zijn rechtstreeks uit dit onderzoek overgenomen. Netcongestie is dermate nieuw in de wereld van gebiedsontwikkeling dat de resultaten met enige mate van onzekerheid gelezen dienen te worden.

Uit die studie blijkt dat dat de keuzes voor het energiesysteem en contractvormen significante impact hebben op de ruimtevraag voor aanvullende voorzieningen, met name batterijen (0-16 m2), investeringskosten (3,5-10,2 miljoen euro) en jaarlijkse kosten (510.000-810.000 euro per jaar) die nodig zijn om de ontwikkeling realiseerbaar te maken binnen de huidige kaders van Stedin. Ook binnen de realiseerbare kaders zitten er nog grote verschillen tussen de maximale piekbelasting van het net (408-627 kW op de gemodelleerde ergste dag), waarbij elke kilowatt extra ten koste gaat van de capaciteit die over blijft voor andere ontwikkelingen.

Concreet volgt uit het rapport een spagaat: een collectieve bodem-WKO -warmtepompsysteem komt nadrukkelijk naar voren als meest duurzame en netbewuste optie, maar deze techniek is wel het meest complex richting een toekomstige permanente bebouwing en is relatief duur in aanleg. Jaarlijkse kosten zijn bij bodem-WKO het laagst van

alle systemen, maar financieel wordt deze techniek pas echt doorslaggevend de beste als de bronnen en direct verwante systemen ook ná de tijdelijke woningbouw nog ingezet kunnen worden

Tegenover bodem-warmtepompsystemen staan individuele lucht-water warmtepompsystemen. Deze zijn het meest simpel en snelst uitvoerbaar, maar bieden de slechtste lange-termijn perspectief voor duurzaamheid, omgevingskwaliteit en netbewustheid ontwikkelen.

Collectieve lucht-water warmtepompen zitten hierbij in het neutrale midden tussen bodem-WKO en individuele lucht-water warmtepompen.

Uit het rapport volgde tevens dat een eerder gebruikte standaard oplossing – een specifiek model individuele lucht-lucht warmtepompen – op alle vlakken nadelig zijn. Mogelijk volgt nog een kostenreductie als gevolg van massale standaardtoepassing en bijkomend inkoopvoordeel, maar qua impact op het stedelijk stroomnet en qua milieupact scoort deze techniek zeer slecht.

Uitgangspunten:

In navolging van het rapport zetten we in beginsel in op de meest “energie & netcongestie bewuste oplossing”, waarbij bodem-WKO en daarna lucht-water warmtepompen de voorkeur hebben. In de vervolgfase (april/mei '24) is nader onderzoek, samen met de ontwikkelaars/corporaties, nodig over:

- De aanpasbaarheid/keuzevrijheid voor energiesystemen in de bouwmodules,
- Verificatie netprofielen.
- Dialoog over financiën en welk 'standaard' energiesysteem nu is begroot in de stichtingskosten.
- Invloed van tijdelijkheid op de business case en het perspectief richting bouwproces voor evt. toekomstige permanente bebouwing conform RSU.

Circulariteit

In de ruimtelijke Strategie Utrecht voor 2040 volgt de gemeente de doelstelling van het Rijk om in 2050 volledig circulair te zijn. Bij de transitie naar een circulaire stad is de ambitie om grondstoffen niet te onttrekken aan de aarde en bij nieuwe ontwerpprocessen al vroeg na te denken over hoe materialen (her)gebruikt kunnen worden. De gemeente wil in 2030 al op de helft zijn en 50% minder primaire, abiotisch grondstoffen gebruiken. Het actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 is gericht op de gebouwde omgeving met vier ambities:

- Ingaande materialen en ontwerpkeuzes: het verlagen van de milieubelasting van gebouwen door bewuste materiaal- en ontwerpkeuzes te maken.
- Afval en grondstoffengebruik: het vermijden van afval, efficiënt grondstoffengebruik in de bouwfase.
- Aanpasbaarheid in de gebruiksfase: zodanig ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden in de gebruiksfase, om zo milieubelasting van de aanpassingen te verlagen en de levensduur van het gebouw te verlengen.
- Herbruikbaarheid na gebruiksfase: zoveel mogelijk hergebruik van een gebouw aan het einde van een gebruiksfase.

De gemeente Utrecht heeft het [Convenant Duurzame Woningbouw](#) ondertekend en streeft voor circulariteit naar ambitieniveau 'goud'.

Uitgangspunten:

- Vóór de start van de ontwerpfase ligt er een visie op circulair bouwen in dit project. In deze visie staat hoe de ambities om het project zo circulair mogelijk te ontwikkelen gerealiseerd worden. Onderdeel van deze visie is het leggen van een relatie met het bouwprogramma. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het maximum aantal verdiepingen dat met houtbouw gerealiseerd kan worden.

Circulariteit

Onderwerp	Indicator	Wettelijk	Brons [12/13]	Zilver [12/13]	Goud [12/13]
Circulariteit	MPG-score: versimpelde weergave LCA. Schaduwkosten in €/m2 BVO/jaar	0,8 (2021) 0,5 (2030)	0,75	0,50	0,20
	Massapercentage (%) van grondstoffen is non-virgin en/of biobased	Indirect in MPG	≥30	≥45	≥55

- De gemeente streeft naar een MPG score naar 'goud', dus niet hoger dan €0,20/m²bvo/jaar. De Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning voor nieuwbouw van kantoren en woningen verplicht. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. De wettelijke eis in het [Bouwbesluit](#) ligt momenteel op 0,8 en wordt de komende jaren aangescherpt.
- De gemeente streeft naar minimaal 55% biobased of hergebruikte materialen op basis van massapercentage ('goud'). Voor een deel van het project kan mogelijk gebruik gemaakt worden van de mogelijkheden van het programma [Building Balance](#).
- Indien niveau 'goud' voor de MPG of het massapercentage niet gehaald wordt dient goed onderbouwd te worden waarom van de ambitie afgeweken wordt en niveau 'zilver', 'brons' of het wettelijk minimum gerealiseerd wordt.
- Toepassen van zo min mogelijk verharding (en zoveel mogelijk groen).
- Sluiten van de grondbalans op de locatie
- Flexibel en demontabel bouwen zodat het gebouw aangepast kan worden aan veranderende functies en woningbehoefte, en materialen na de gebruiksfase gemakkelijk hergebruikt kunnen worden.

Hittestress

In februari 2022 heeft de gemeente de [Visie Klimaatadaptatie](#) vastgesteld, tegelijk met de Visie Water en Riolering. De gemeente wil bereiken dat het in de stad niet meer dan 5 graden warmer voelt dan buiten de stad. Dit vraagt behouden van bestaand groen, toevoegen van extra groen en waar nodig extra schaduw in de straten met het oog op hittestress.

In het [Convenant Duurzame Woningbouw provincie Utrecht](#) is de ambitie “goud” voor hittestress verwoord als: “Tijdens hitte biedt de gebouwde omgeving een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving”. Uitgangspunten om een hitte-eiland effect op en rond de locatie verminderen zijn:

- 40% groen in het horizontale vlak. Dit kan met behoud van bestaand groen, toevoegen van nieuw groen en groen op daken. Behoud van bestaand groen draagt ook bij aan de opgave om het verlies van biodiversiteit in het gebied te beperken en beperkt de aantasting van de hoofdgroenstructuur.
- De afstand van woningen tot een koele plek van >200m² is niet meer dan 200 meter
- Er is minimaal 30% schaduw op straat op het heetst van de dag. Op belangrijke loop- en fietsroutes is minstens 40% schaduw.
- Geen dak onbenut: daken optimaal benutten voor waterberging, energieopwekking en/of groen
- Er is genoeg en gezond (zwem)water voor mensen, dieren en planten.

4.8 Erfgoed

Op verzoek van Nederland is in 2021 een groot deel van de NHW door UNESCO aangewezen als Werelderfgoed Hollandse Waterlinies, omdat het voor de gehele mensheid van uitzonderlijke waarde is, en daarmee op mondiaal niveau uniek en onvervangbaar.

Het Werelderfgoedverdrag van 1972, dat Nederland in 1992 heeft ondertekend, is bedoeld om het werelderfgoed beter te bewaren voor toekomstige generaties. Dit verdrag hebben het Rijk en de provincie, op grond van de Omgevingswet, vertaald in instructieregels. Deze bepalen dat de kernkwaliteiten van dit Werelderfgoed niet mogen worden aangetast. Het plangebied zelf ligt buiten de begrenzing (property) van het Werelderfgoed Hollandse Waterlinies, maar wel binnen de zogenaamde attentiezone. Deze zone heeft in de provinciale Omgevingsverordening de aanduiding Cultuurhistorische Hoofdstructuur “militair erfgoed”, met bijbehorende beschermende regels. Ook ontwikkelingen buiten de property mogen de kernkwaliteiten van het werelderfgoed niet aantasten.

Afbeelding 31:
Beleidskaart thema
militair Erfgoed.



Om te toetsten of de ontwikkeling geen onaanvaardbare aantasting vormt van het Werelderfgoed, is in samenwerking met de provincie (siteholder) en de Rijksdienst Cultureel Erfgoed een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd. De conclusie van deze HIA is dat de ontwikkeling, in de globale vorm zoals die is beoordeeld, een matig negatief effect heeft op de visuele integriteit van de kernkwaliteiten van het Werelderfgoed. Dit is de middelste negatieve impactcategorie, tussen groot en gering in. Die mate van aantasting wordt vanuit Werelderfgoed-perspectief in principe niet aanvaardbaar geacht.

De HIA schat echter in dat met mitigerende maatregelen de negatieve impact van de ontwikkeling te verlagen is naar een gering negatief effect (na neutraal de laagste impactcategorie). Dat is nog steeds een aantasting, maar in dusdanig beperkte mate dat deze aanvaardbaar lijkt, ook omdat het hier een ontwikkeling betreft in een gebied dat buiten de property ligt.

Omdat het plangebied buiten de property ligt, en de bescherming van het Werelderfgoed Hollandse Waterlinies in essentie alleen betrekking heeft op de kernkwaliteiten van waterlinie-elementen die zich binnen de property bevinden, richt de HIA zich uitsluitend op de visuele effecten van de ontwikkeling op die kernkwaliteiten. Het gaat dan met name over het vrije schootsveld van de nabijgelegen Lunettenforten. Daarmee doet de HIA dus geen directe uitspraken over mogelijk effecten op de waterlinie-elementen die zich bevinden binnen in het plangebied, gelegen in de provinciale Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) militair erfgoed. De omgevingsverordening schrijft voor dat bij een ontwikkeling rekening gehouden moet worden met de cultuurhistorische waarden binnen deze CHS. In het plangebied gaat het dan hoofdzakelijk om de spooraccessen, om de verboden kringen van de Lunettenforten, en om de Houtense vlakte, die maar beperkt (en laat in de gefaseerde ontwikkeling van de waterlinie) als inundatieveld ingezet kon worden.

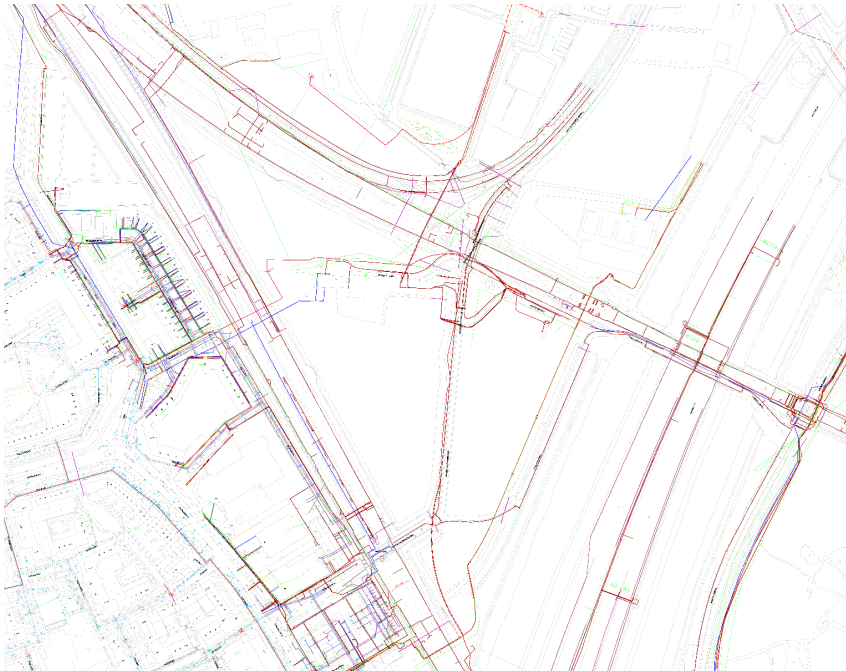
Binnen het plangebied heeft het inundatieveld in globale zin nog eenzelfde open, agrarisch karakter als in de periode dat de waterlinie operationeel was. Bezien vanuit de CHS, ontbreekt echter een herkenbare relatie van dit veld met de hoofdweerstandslijn en de omliggende forten. Er is bovendien sprake van flankerende verstedelijking in de vorm van de wijk Lunetten en grootschalige doorsnijdende infrastructuur. Daardoor is nog maar beperkt te beleven dat dit veld ooit onderdeel uitmaakte van een grootschalige inundatiesysteem, dat het zich bevond aan de onveilige zijde van de westelijke hoofdweerstandslijn, en dat in dit gebied bouwrestricties golden. Mede door de A27 is het bovendien niet meer beleefbaar dat het plangebied zich ten oosten van de tweede, vooruitgeschoven fortenring bevindt. Daarnaast is in de 21ste eeuw het kenmerkende slotenpatroon van de agrarische blokverkaveling in het plangebied vrijwel geheel verdwenen.

Om bovenstaande redenen wordt het aanvaardbaar geacht dat door bebouwing en een nieuwe inrichting van de openbare ruimte grotendeels het open, cultuurhistorische agrarische karakter verdwijnt, ook al was dit de landschappelijke basis van het inundatieveld en open schootsveld als onderdeel van het militaire landschap. In het inrichtingsplan worden de spooraccessen, die zelf geen verandering ondergaan, wel nadrukkelijk in het ontwerp meegenomen.

Verder dient er bij het ontwerp van de herprofilering van de Oud Wulverbroekerwetering rekening mee worden gehouden dat dit een cultuurhistorisch waardevolle waterloop is. Dit geldt ook voor de inpassing van de boerderij en bijbehorend erf. Overige sporen die verwijzen naar de cultuurhistorie van het gebied zijn nauwelijks meer kwalitatief herkenbaar in het plangebied aanwezig. Deze hebben daarom geen zwaarwegend belang in het ontwerp van de stedenbouwkundige herinrichting.

Afbeelding 32:
Overzicht uit Klic-
melding

Bestaan	Omschrijving
—	Buikleiding Blijsgasleidingen Endlagetek
—	Data
—	Data Duct
—	Data Kabelbed
—	Data Mantelbuis
—	Er-Hs
—	Er-Hs Mantelbuis
—	Er-Ls
—	Er-Ls Kabelbed
—	Er-Ls Mantelbuis
—	Er-Ms
—	Er-Ms Kabelbed
—	Er-Ms Mantelbuis
—	Gas-Ld Mantelbuis
—	Overig
—	Overig Kabelbed
—	Overig Mantelbuis
—	Risicobronnen/onderdruk
—	Risicoverval
—	Risicoverval Kabelbed
—	Risicoverval Mantelbuis
—	Water
—	Water Kabelbed
—	Water Mantelbuis
●	Water Frehydrant



4.9 Ondergrondse Infrastructuur

Riolering

De gemeente heeft de zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporteren (Artikel 2.16 Omgevingswet). Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een vuilwaterriool noodzakelijk. In de bestaande situatie ligt er een persleiding welke niet bedrijfszeker is voor de beoogde hoeveelheid afvalwater dat daarop wordt aangesloten. Er moet worden onderzocht welke route voor de inzameling en transport van afvalwater redelijkerwijs gevolgd kan worden en welke het meest gunstig is, zodat er een volwaardig en bedrijfszeker systeem voor afvalwater kan worden aangelegd.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Uitgangspunt is dat er sprake is van een kostendekkende ontwikkeling voor de gemeente. Dat betekent dat alle plan- en ontwikkelingskosten voor de gemeente worden gedekt uit de opbrengsten die voortvloeien uit deze ontwikkeling. Voor de gemeente gaat het naast de gemeentelijke plankosten (inclusief de kosten voor de behandeling van de planologische aanpassingen) om kosten die worden gemaakt in het kader van het bouw- en woonrijp maken, opschonen van de locatie na afloop, BTW derving, retributie en beheer van de openbare ruimte in het plangebied. De kosten die de gemeente maakt voor de ontwikkeling worden gedekt door externe middelen (subsidies) en grondhuur.

Aanvullend zullen er overeenkomsten worden opgesteld tussen de gemeente en de partijen die bouwgrond afnemen naar grondslag van de Omgevingswet.

6. Verantwoording proces

6.1 Het gevolgde samenwerkingsproces

Op basis van het Intentiedocument Tussen de Rails is in Q3 en Q4 van 2023 samen met een 3-tal corporaties onderzoek gedaan naar de stedenbouwkundige opzet, de programmering en in het bijzonder naar het woningbouwprogramma en de haalbaarheid (bouwtechnisch, financieel, woonkwaliteit) ervan.

In het bijzonder is onderzoek gedaan naar de gewenste kwaliteit van de flexwoningen in relatie tot de haalbaarheid. Naast het proces met de corporaties is hiervoor een marktverkenning uitgevoerd waarbij samen met 5 marktpartijen (ontwikkelaar/beleggers in flexwoningen) is verkend onder welke voorwaarden zij binnen het plan Tussen de Rails flexwoningen kunnen realiseren. Conclusie is dat gezien de kenmerken van het plan en de locatie (omvang, gewenste snelheid, financiën) dit geen haalbare route is.

Daarnaast is met het SPvE getoetst bij potentiële toekomstige eigenaren en gebruikers van de werk- en culturele gebouwen. Uit dit gezamenlijke gesprek (7 partijen) bleek er groot enthousiasme voor het plan Tussen de Rails en de gekozen ruimtelijk functionele opzet werd ondersteund. Ook bleek uit dit gesprek de behoefte en haalbaarheid.

Tot slot heeft er gedurende de totstandkoming van het SPvE afstemming plaatsgevonden met andere stakeholders zoals Provincie Utrecht, Rijksdienst voor Culturele Erfgoed, Prorail, Rijkswaterstraat en HDSR.

Parallel hieraan is een participatieproces doorlopen met vooral bewoners uit Lunetten. Zie hiervoor paragraaf 6.2.

6.2 Het gevolgde participatieproces

Op basis van de stakeholderanalyse is het krachtenveld voor dit project in beeld gebracht. We kregen daarmee zicht op de belangrijkste stakeholders, belangen en issues. De bestuurlijke urgentie en planningsnoodzaak om versneld in te zetten op tijdelijke (woningbouw) ontwikkelingen, de locatiemarkers en de inhoudelijke en financiële kaders voor deze ontwikkeling bieden beperkte ruimte voor flexibiliteit. Het participatieproces heeft daarom plaatsgevonden op niveau raadplegen, met als doel dat de plannen zo goed mogelijk worden afgestemd op de wensen en zorgen van betrokken omwonenden en potentieel geïnteresseerden partijen voor het wonen, werk- en cultuurprogramma en overige stakeholders.

Aanpak

In 2023 zijn omwonenden voor het eerst geïnformeerd over de plannen. Dit is gebeurd via een wijkbericht, een persbericht, een informatieavond van de ontwikkeling Brennerbaan 50 en tijdens een informatiebijeenkomst over alle projecten in Maarschalkerweerd in juni 2023. In het najaar van 2023 zijn we, met een koffiekar, op verschillende locaties in de wijk met mensen in gesprek gegaan over het plan. Tijdens deze activiteiten zijn eerste reacties en vragen opgehaald die we hebben gebruikt als input voor verdere participatie en communicatie.

Op 18 januari 2024 heeft er een participatiebijeenkomst plaatsgevonden voor omwonenden waarbij het gesprek ging over 3 verschillende thema's: sociale veiligheid, natuur, parkeren/verkeer. De keuze voor deze 3 onderwerpen is gebaseerd op de input vanuit de koffiearmomenten. Op 19 maart 2024 heeft een participatiemoment plaatsgevonden waarbij de stedenbouwkundige opzet en massa's zijn gepresenteerd alsmede enkele thema's zoals parkeren, groen, geluid, trillingen en de huisvesting van aandachtsgroepen. De reacties tijdens de participatiebijeenkomst van 18 januari en 19 maart jongstleden zijn vastgelegd in verslagen. In bijlage 1 van het SPvE zijn de beide verslagen van de bewonersavonden opgenomen, alsmede van de bijeenkomst met de markt.

Resultaat

Op een aantal punten in het SPvE en het raadsvoorstel is de inbreng stakeholders aanwezig. Hier zullen we er een aantal benoemen.

Ruimtelijke aspecten

Zo is de maximale bouwhoogte ten opzichte van Intentiedocument verlaagd van 7 naar 4 tot 5, met uitzondering van een mogelijk hoogteaccent van 6 bouwlagen ter plaatste van bouwveld C. Onderbouwing hiervoor is dat hierdoor een hogere woonkwaliteit te realiseren is, beter aansluit bij het borgen van de visuele kwaliteit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en zorgen over de gevolgen van hoogbouw bij bewoners van Lunetten deels zijn weggenomen. Er is nog een zorg bij enkele bewoners of het geluid afkomstig van het spoor niet gaat resoneren tussen de hoogbouw aan zijde Lunetten en dit plan, wat mogelijk leidt tot extra overlast. Dit zal nader onderzocht worden.

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

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

Huisvesting aandachtsgroepen

Tijdens de avonden werd aangegeven dat Lunetten relatief veel aandachtsgroepen opvangt. Dit blijkt ook uit bronnen van de gemeente. Tegelijkertijd kenmerkt het plan zich door een fors aantal woningen voor aandachtsgroepen (135) en overwegend 1- en 2 persoonswoningen en een relatief geïsoleerde ligging van het plangebied. Over het algemeen gaven de bewoners aan de opgave van de stad voor de huisvesting van deze doelgroepen te begrijpen, echter werd wel de wens aangegeven rekening te houden met de sociale context van Lunetten. Hier hebben we nadrukkelijk onderzoek naar gedaan. Het advies is van de experts is dan ook overgenomen hier geen doelgroepen te huisvesten met een zware ambulante begeleidingsbehoefte. Tot de 30% passen wel doelgroepen met een overwegend lichte begeleidingsbehoefte die klaar zijn om de stap naar een zelfstandige woonplek te zetten.

Hiermee komen we tegemoet aan zorgen vanuit de buurt. Om de leefbaarheid in dit relatief grote tijdelijke woningproject meerjarig te borgen is het van essentieel belang dat er geïnvesteerd wordt in community building, via sociaal beheer en een woonvereniging met professionele ondersteuning (bijvoorbeeld van zorgprofessionals). Dit pakken we tijdens het de vervolgfase van het project op met betrokken partijen en de omgeving door goede afspraken te maken over begeleiding, ondersteuning en de financiering van de community building en begeleiding.

Ook werd de vraag gesteld of er buurtvoorrang kan worden toegepast. Door het college is besloten dat dit mogelijk is binnen Utrecht. Dit is helpend geweest voor het vergroten van het draagvlak voor deze ontwikkeling.

7. Vervolgtraject

7.1 Planning

Nadat het SPvE is vastgesteld door de gemeenteraad wordt er een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA) aangevraagd en de hiervoor aanvullende noodzakelijke onderzoeken uitgevoerd.

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

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

Planning (zie bijlage 2):

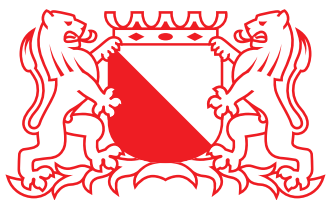
- Ontwerpen openbare ruimte: Q2 -Q4 2024.
- Nader onderzoek Flora en Fauna: Q2 en Q3 2024
- Didamprocedure Q2 en Q3 2024
- Opstellen en ondertekenen SOK met corporaties: Q2 2024.
- Opstellen en ondertekenen overeenkomsten met overige ontwikkelpartners Q4 2025.
- Doorlopen ontheffingsprocedure: Q4 2024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

Het proces voor de ontwikkeling van het werkprogramma kan parallel lopen maar vergt waarschijnlijk meer tijd omdat eerst via een tender gegadigden worden geselecteerd t.b.v. de uitgifte van grond en realisatie. Voor het cultuurprogramma is in basis Stichting Klank betrokken. Beide functies kunnen uiterlijk 2026 gereed zijn.

Bijlagen

Bijlage 1: Verslagen bewonersbijeenkomsten

Bijlage 2: Planning



Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon: 030 - 286 00 00