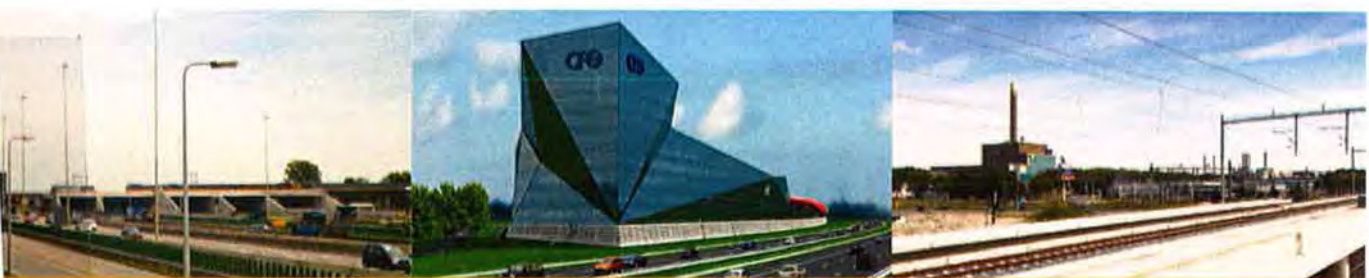


Bestemmingsplan



Leidsche Rijn Centrum Noord

Voorontwerp, oktober 2009



* = locatie plangebied



Leidsche Rijn Centrum Noord

procedure	datum
inspraak	
vooroverleg	
1 ^e tervisielegging	
vaststelling	
2 ^e tervisielegging	

30 september 2009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Inleiding	5
1.1 Doelstelling	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3 Bestaande situatie	6
1.4 Geldende bestemmingsplannen	7
1.5 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2. Relevante beleidskaders	9
2.1 Nationaal beleid	9
2.2 Provinciaal beleid	10
2.3 Regionaal beleid	10
2.4 Gemeentelijk beleid	11
2.5 Conclusie	16
Hoofdstuk 3. Toekomstige situatie	17
3.1 Leidsche Rijn Centrum	17
3.2 Leidsche Rijn Centrum Noord	17
3.3 Stedenbouwkundige structuur	18
3.4 Hoogbouw	22
3.5 Programma	22
3.6 Drie zones	24
3.7 Verkeer en vervoer	26
3.8 Parkeren	28
3.9 Openbare ruimte	28
Hoofdstuk 4. Onderzoek en randvoorwaarden	31
4.1 Milieueffectrapportage (MER)	31
4.2 Geluidskwaliteit	32
4.3 Luchtkwaliteit	33
4.4 Bodemkwaliteit	34
4.5 Flora en fauna	34
4.6 Geurhinder	34
4.7 Externe veiligheid	35
4.8 Verkeer en parkeren	37
4.9 Waterparagraaf	37
4.10 Straalpaden, zendstations en vliegverkeer	40
4.11 Archeologie	40
4.12 Leefmilieu (lichthinder, windhinder, zichthinder)	41
4.13 Duurzaam bouwen	43
4.14 Nutsvoorzieningen	43
Hoofdstuk 5. Juridische plantoelichting	45
5.1 Planvorm	45
5.2 Opbouw regels	45
5.3 Artikelsgewijze toelichting	45
5.4 Bijzondere aspecten	46

Hoofdstuk 6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49
Hoofdstuk 7.	Economische uitvoerbaarheid	51
Bijlage 1:	Lijst uitgevoerde onderzoeken	53
Bijlage 2:	Verantwoording groepsrisico Leidsche Rijn centrum-Noord	55

34107-TOE_UTRECHT_20090930

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Doelstelling

De gemeente Utrecht is voornemens om aan de westzijde van de stad een nieuw stadscentrum, Leidsche Rijn Centrum, te ontwikkelen. Dit nieuwe stadscentrum maakt deel uit van de grootschalige nieuwbouwwijk Leidsche Rijn. Qua omvang, uitstraling en voorzieningenniveau wordt Leidsche Rijn Centrum het tweede centrum van Utrecht. Leidsche Rijn Centrum bestaat uit vier deelgebieden, die elk een eigen identiteit en sfeer gaan krijgen. Onderdeel van Leidsche Rijn Centrum is Leidsche Rijn Centrum Noord. Leidsche Rijn Centrum Noord wordt een multifunctioneel centrumstedelijk gebied met hoge bebouwingsdichtheden, waar tevens ruimte wordt geboden voor bijzondere hoogbouw. Dit nieuwe centrumgebied wordt een multifunctioneel woon- en werkgebied met een groot aanbod aan uiteenlopende voorzieningen.

Het nu geldende bestemmingsplan laat voorzieningen, bedrijven en kantoren in het plangebied toe, maar voorziet niet in een woonfunctie. Het doel van het voorliggende bestemmingsplan is het tot stand brengen van een planologische regeling die de voorwaarden schept voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Noord. Voor het gebied is op 17 maart 2009 een Stedenbouwkundig Plan door het college van B&W vastgesteld. Op 7 juli 2009 heeft de gemeenteraad de milieueffectrapportage (MER) voor het plangebied aanvaard. Het bestemmingsplan is de juridische vertaling van deze documenten.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied



Afbeelding – ligging plangebied in Utrecht

Leidsche Rijn Centrum Noord is het noordelijke deelgebied van het Leidsche Rijn Centrum aan de westzijde van de bestaande stad van Utrecht. Het gebied is gelegen op het punt waar de spoorlijn Utrecht– Den Haag/Rotterdam en de Rijksweg A2 elkaar kruisen. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door het bedrijventerrein De Wetering. Het plangebied wordt in het westen begrensd door de Terwijdesingel. De spoorlijn Utrecht – Den Haag/Rotterdam vormt de zuidelijke grens van Leidsche Rijn Centrum Noord. Aan de oostzijde zijn dit de A2 en Stadsbaan. Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 8,6 hectare.

De bijbehorende afbeeldingen tonen de ligging en de begrenzing van het plangebied.



Afbeelding – begrenzing plangebied (geprojecteerd in luchtfoto)

1.3 Bestaande situatie

Momenteel is het terrein ten behoeve van voorbereiding van het bouwrijp maken opgehoogd met zand. Dit om de nodige zetting te realiseren. Tevens dient het als tijdelijk zanddepot. Voor die tijd waren de gronden in gebruik als grasland.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Goedgekeurd door GS
bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999	28 oktober 1999	6 juni 2000
Uitwerkingsplan De Wetering – Zuid / spoorlijn	9 december 2003	n.v.t.
bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999, Tweede Herziening Geluidzone Industrie	20 november 2008	17 februari 2009

In **bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999** heeft het plangebied de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden uit te werken'. Onder deze bestemming worden niet alleen kantoren en bedrijven verstaan, maar bijvoorbeeld ook sportvoorzieningen, groenvoorzieningen, horeca en detailhandel. In dit bestemmingsplan is voor dit gebied geen maximale bouwhoogte opgenomen, wat hoogbouw in dit gedeelte van de Leidsche Rijn zondermeer mogelijk maakt.

Ten behoeve van de verlegging van een deel van de A2 is in het **Uitwerkingsplan De Wetering – Zuid / Spoorlijn** een deel van de betrokken gronden al uitgewerkt als 'Verkeersdoeleinden, wegverkeer (Vw)'. Dit uitwerkingsplan maakt formeel deel uit van het "moederplan" bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999.

Met het **bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999, Tweede Herziening Geluidzone Industrie** is de geluidzone vanwege het industrielawaai op het industrieterrein Lage Weide verruimd. Hierdoor kunnen de bestaande bedrijven op het aansluitende bedrijventerrein Lage Weide voldoen aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt. Voor het onderhavig plangebied houdt dit in dat aan de zuidzijde de geluidscontour zeer beperkt in zuidelijke richting is verschoven.

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit de volgende drie delen:

1. **de toelichting**; hierin worden onder andere de overwegingen weergegeven die hebben geleid tot het geven van een bepaalde bestemming aan een stuk grond, evenals een uitleg van de gebruikte bestemmingen,
2. **de regels**; hierin wordt per bestemming een omschrijving gegeven van de bestemmingsomschrijvingen en regels met betrekking tot het gebruik van de in dit plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen, en
3. **de plankaart/verbeelding**, met daarop aangegeven de bestemmingen van alle gronden.

De toelichting is als volgt opgebouwd:

- in hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op het relevante beleid van de rijksoverheid, de provincie Utrecht, de regio's waar de gemeente Utrecht deel van uitmaakt en het gemeentelijke beleid;
- in hoofdstuk 3 wordt de toekomstige situatie voor Leidsche Rijn Centrum Noord uiteengezet. Op basis van het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn centrum Noord wordt ingegaan op de stedenbouwkundige opzet, het programma, verkeer en vervoer, de openbare ruimte en de architectonische vormgeving van het nieuwe stadscentrum;
- de planologische en milieutechnische randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het gebied worden in hoofdstuk 4 behandeld;
- in hoofdstuk 5 volgt de juridische planopzet voor het bestemmingsplan. Uitgelegd wordt hoe de verschillende uitgangspunten voor het nieuwe centrum vertaald worden in de bestemmingen. Tevens wordt de motivatie voor de overige bepalingen, horende bij de bestemmingen, weergegeven.
- In hoofdstukken 6 en 7 wordt gekeken naar de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. Binnengekomen reacties naar aanleiding van het vooroverleg worden in dit hoofdstuk behandeld.

Om de toelichting van het bestemmingsplan beknopt te houden is een deel van de informatie opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan:

- in aansluiting op de planbeschrijving in hoofdstuk 3 is het Stedenbouwkundig Plan als losse bijlage ter informatie bij dit plan gevoegd;
- in het kader van dit bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. De MER-rapportage en de bijbehorende onderzoeksrapporten zijn als bijlagen bij het bestemmingsplan gevoegd. De relevante conclusies uit de diverse onderzoeken zijn vermeld in hoofdstuk 4 van deze toelichting;
- tot slot wordt (t.z.t.) de samenvatting en beantwoording van de overlegreacties, de inspraakreacties en het advies van de Wijkraad als een aparte bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

Hoofdstuk 2. Relevante beleidskaders

Voor de stad Utrecht is een structuurvisie vastgesteld die doorwerkt in het de bestemmingsplannen. Daarnaast is er ook ander gemeentelijke, regionaal en nationaal beleid van toepassing. De relevante documenten worden in dit hoofdstuk kort aangegeven.

2.1 Nationaal beleid

2.1.1 Nota Ruimte (2004)

Hoofddoel van het nationaal beleid is ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies binnen het beperkte oppervlak van Nederland. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking heeft, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin vorm te geven.

In de nota Ruimte benadrukt het Rijk, net als in voorgaande nota's opnieuw het belang van sterke steden in een vitaal platteland. Bundeling van wonen en werken in stedelijke gebieden en stedelijke vernieuwing en verdichting zijn de speerpunten van het beleid. Doel is om verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk te bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Dit betekent dat nieuwe bebouwing vooral geconcentreerd wordt in bestaand bebouwd gebied of direct in aansluiting daarop.

Utrecht maakt deel uit van een belangrijk stedelijk netwerk: de Randstad. Het ontwikkelingsperspectief is gericht op de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken, evenals om de ruimtevrage van woningen en bedrijven binnen de Randstad op te vangen. Een deel kan worden opgevangen door verdichting in bestaand stedelijk gebied.

2.1.2 Structuurvisie Randstad 2040 (2008)

De ambitie van het kabinet is om van de Randstad een duurzame en concurrerende Europese topregio te maken. Daarvoor is het noodzakelijk om de richting en de koers te bepalen die de Randstad op moet. De Structuurvisie Randstad 2040 is bedoeld om het hoofd te bieden aan de achteruitgang van de leefbaarheid, klimaatverandering, bereikbaarheidsproblemen, een toenemende ruimtevrage en om Nederland mooi te houden.

Het kabinet kiest voor een groter en waterrijker Groene Hart, verdergaande verdichting van de steden inclusief ruimte voor hoogbouw, een betere aansluiting op het internationale netwerk van hogesnelheidstreinen en een beter regionaal openbaar vervoer. Daarnaast kiest het kabinet ervoor gericht te investeren in de sterke posities in de Randstad. Speerpunten zijn het uitbouwen van de metropolitane kracht van Amsterdam in combinatie met Schiphol en van de specifieke internationale functies in Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

Met betrekking tot hoogbouw wordt in de visie opgemerkt dat hoogbouw een inspirerende invulling kan geven aan stedelijke verdichting, herstructurering en transformatie. Het kan plekken markeren waar hoge dichtheden van wonen en werken en knopen van infrastructuur samenkomen. Het biedt zelfs kansen om nationaal en internationaal identiteitsbepalend te zijn. Met hoogbouw in de steden moet worden aangesloten op hoogstedelijke locaties. Ook is het belangrijk dat rekening wordt gehouden met cultuurhistorie en de beleving van stad en land vanuit omringende, waardevolle landschappen.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Streekplan Utrecht 2005–2015 (2004)

In het kader van de (nieuwe) Wet op de ruimtelijke ordening (Wro), is op 1 juli 2008 het Streekplan omgezet naar een provinciale structuurvisie. Ten behoeve van deze omzetting is de Beleidslijn nieuwe Wro opgesteld. Het doel van de Beleidslijn is om ook onder de Wro, slagvaardig het Streekplan als beleidskader te kunnen blijven toepassen. Het Streekplan is beleidsneutraal omgezet; de Beleidslijn bevat geen nieuw beleid.

Op 13 december 2004 is het Streekplan 2005–2015 vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van Utrecht. Het provinciaal ruimtelijk beleid kent een vijftal hoofdlijnen:

- *Zorgvuldig ruimtegebruik.* Voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied, is zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijk uitgangspunt.
- *Water.* Water vormt een ordenend principe. Bij nieuwe ruimtelijke afwegingen vormt water een vertrekpunt.
- *Infrastructuur.* De beschikbaarheid van bestaande infrastructuur en de (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur zijn mede bepalend bij het kiezen van nieuwe verstedelijkingslocaties.
- *Verstedelijking.* Er wordt gestreefd naar een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen. Nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen worden vooral gerealiseerd in het stadsgewest Utrecht en het gewest Eemland.
- *Landelijk gebied.* Het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid is gericht op het versterken van zowel de (cultuur-historische) identiteit, de landschappelijke diversiteit als de vitaliteit van het landelijk gebied en op de kwaliteit van de natuur en de ecologische samenhang.

Door de hoge bebouwingsdichtheid op het knooppunt van rijksweg A2 en het spoor is sprake van een uitwerking van het principe zorgvuldig ruimtegebruik. Leidsche Rijn Centrum Noord sluit aan bij de bestaande spoor- en weginfrastructuur aan de westzijde van de stad Utrecht. Gelegen aan één van de belangrijkste snelwegen van ons land en langs het spoor dat drie van de vier grote Nederlandse steden (Utrecht, Den Haag en Rotterdam) met elkaar verbindt, is dit nieuwe stadscentrum zeer goed bereikbaar. Leidsche Rijn Centrum Noord wordt onderdeel van het centrumgebied van de Vinex-wijk Leidsche Rijn, dat voornamelijk bestaat uit grondgebonden woningen. Door in Leidsche Rijn Centrum Noord een hoogstedelijk woon-, werk- en vrijetijdsmilieu te creëren wordt Leidsche Rijn in zijn geheel een veelzijdig gebied.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Regionaal Structuurplan 2005–2015 (2005)

Het algemeen bestuur van Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft op 21 december 2005 unaniem het Regionaal Structuurplan 2005–2015 (RSP) vastgesteld. In dit plan staat in grote lijnen hoe de regio Utrecht zich in de komende tien jaar moet gaan ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid.

In het Regionaal Structuurplan zijn voor de periode tot 2015 de volgende uitgangspunten opgenomen:

- invulling geven aan de positie van de regio in de Randstad uitgaande van haar unieke kwaliteiten;
- streven naar een evenwichtige ontwikkeling van de regio Utrecht;
- verbeteren van de kwaliteit van het woonklimaat;
- versterken van de regionaal-economische structuur met inachtneming van het begrip 'beheerste dynamiek';
- een bereikbare en leefbare regio voor iedereen;
- veiligstellen en tijdig ontwikkelen van landschappelijke en ecologische kwaliteiten;
- het RSP moet een flexibel en op uitvoering gericht plan zijn;

- water hanteren als ordenend principe;
- de cultuurhistorische kwaliteiten in het gebied zullen worden benut voor de versterking van de identiteit en kwaliteit van de leefomgeving.

Eén van de speerpunten van het regionaal structuurplan is duurzame versterking en vernieuwing van de bestaande economische structuur. Het behoud en verdere ontwikkeling van de werkgelegenheid is van groot belang voor het economisch functioneren. De groei van het aantal arbeidsplaatsen wordt regionaal gezien voor een groot deel bepaald door de groei van de bestaande werkgelegenheid.

Voor de ontwikkeling van kantoren wordt slechts beperkt een aantal nieuwe locaties aangewezen. Omvang van het bouwprogramma voor de regio zal tussen de 800.000 en 1.000.000 m² bruto vloeroppervlak liggen. Per gemeente worden in het uitvoeringscontract afspraken over omvang en locaties opgesteld. Het geplande programma voor Leidsche Rijn Centrum Noord, past binnen deze reservering.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie Utrecht 2015-2030 (2004)

Op 1 juli 2004 is de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 door de gemeenteraad vastgesteld. Basis voor de Structuurvisie 2030 is dat Utrecht zijn drie kernkwaliteiten wil vasthouden en verder uitbouwen. De combinatie van deze kwaliteiten is de kracht van Utrecht. De structuurvisie biedt ruimte aan één van deze kwaliteiten:

- Utrecht als **'Markt'**: een randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving;
- Utrecht als **'Podium'**: een ontmoetingsplaats voor kunst, cultuur, onderwijs, voorzieningen en recreatie;
- Utrecht als **'Binnentuin'**: een grote stad met kleinschaligheid en sociale samenhang in de wijken.

Op sommige plaatsen in de stad is er ruimte voor (groot)stedelijkheid, op sommige plaatsen is er ruimte voor stedelijke podia en elders is ruimte voor woonwijken met een eigen maat, schaal en dynamiek.

Voor het plangebied Leidsche Rijn Centrum Noord is vooral het perspectief de "Markt" relevant. Doelstelling binnen dit perspectief is:

- het stimuleren van de economische vitaliteit in Utrecht in stedelijke, regionale en landelijke context;
- de herkenbaarheid van de kernkwaliteit vergroten door o.a. het ontwikkelen van een (bijbehorend) hoogstedelijk milieu.

De belangrijkste structurerende elementen in dit perspectief zijn de 'snelle' infrastructuur en haar knooppunten: Deltanet, het randstedelijk openbaar vervoernet, het stedelijk HOV-net, de OV-terminal Utrecht en de knooppunten in de stad, zoals Leidsche Rijn Centrum. Dat zijn vanuit bereikbaarheidsoogpunt de meest aangewezen locaties voor marktontwikkelingen. Functies die bij het marktperspectief horen zijn kantoren, kennisintensieve bedrijven en het duurdere hoogstedelijke segment van de woningmarkt.

De hoogstedelijke ambitie betekent rond assen en knooppunten intensief grondgebruik, hoogbouw, gebouwde (ondergrondse) parkeervoorzieningen, wonen boven bedrijven en winkels, een stedelijke openbare ruimte een dynamische bevolkingssamenstelling en de nadruk op (middel)dure woningen. De plannen met betrekking tot Leidsche Rijn Centrum Noord sluiten aan op deze hoogstedelijke ambitie.

2.4.2 Visie Wonen 2030 (2003)

De Visie Wonen 2030 gaat over de ruimtelijke aspecten van het wonen. In deze visie staat de langetermijnkoers van de stad Utrecht op het gebied van wonen centraal.

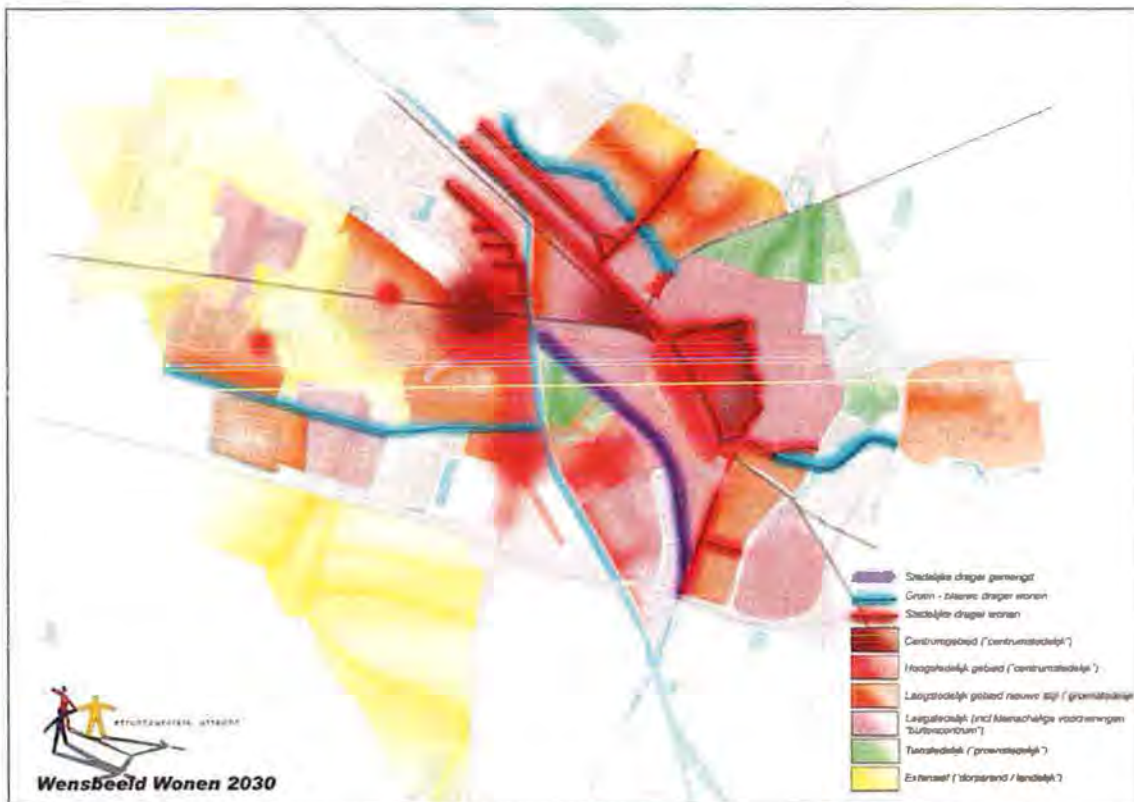
De visie wonen geeft een beeld van de ontwikkeling ten aanzien van het wonen in de stad Utrecht voor de periode ná de grootschalige projecten van de komende tijd (2015; Stationsgebied, DUO, Leidsche Rijn) en gaat vooral over de ruimtelijke kant van het wonen: de woonmilieus van de toekomst. Zo is er onder andere

geconstateerd dat er in de toekomst vooral vraag zal zijn naar centrumstedelijke en dorpsrand/landelijke woonmilieus.

De ruimtelijke aspecten van de visie zijn weergegeven op het wensbeeld Wonen 2030.

De Visie Wonen 2030 streeft ernaar Utrecht verder uit te bouwen als aantrekkelijke woonplaats. De groei moet leiden tot het beter binden van midden- en hogere inkomens aan de stad. Tegelijkertijd moet in regionaal verband gezorgd worden voor voldoende aanbod van woningen voor de lagere inkomens. De kwaliteit van die woningen moet verder worden verbeterd. Utrecht heeft veel mogelijkheden en volop kansen om deze koers waar te maken en zich te profileren als kwaliteitswoonplaats.

Leidsche Rijn Centrum wordt in het wensbeeld aangemerkt als "centrumgebied" met centrumstedelijk wonen.



Afbeelding – wensbeeld Wonen 2030

2.4.3 Hoogbouwvisie Gemeente Utrecht (2005)

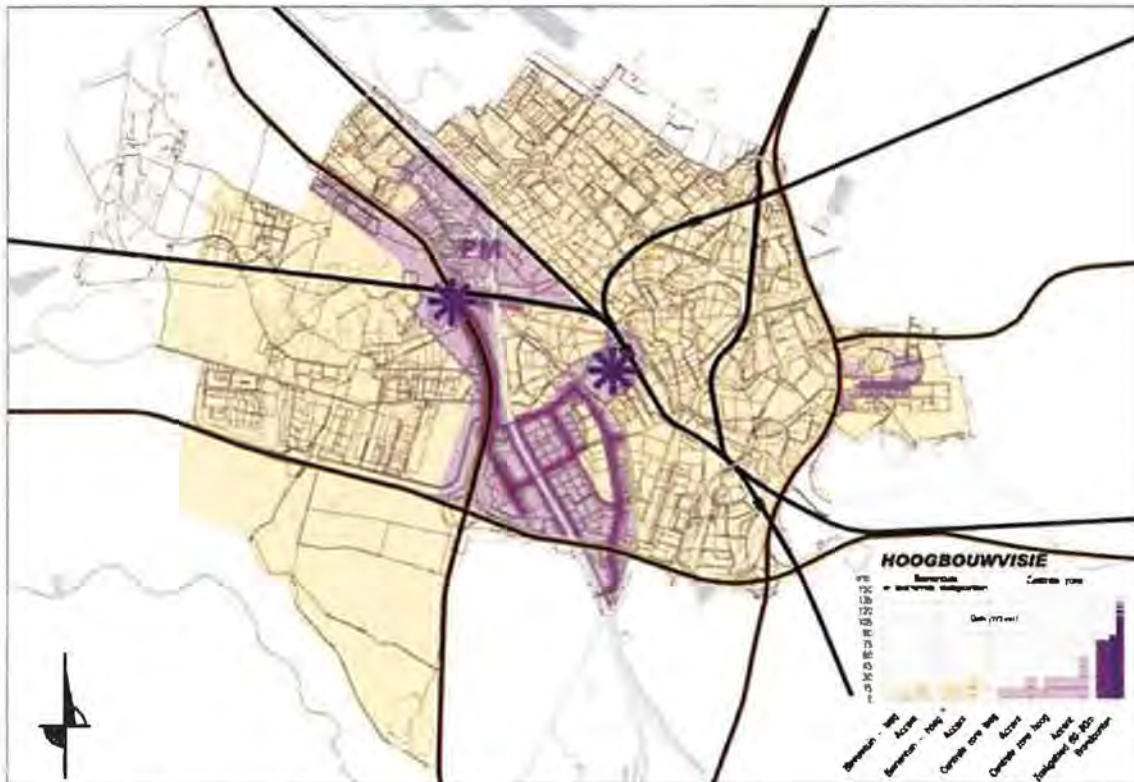
Op 13 januari 2005 is door de gemeente Utrecht de Hoogbouwvisie Gemeente Utrecht vastgesteld. Met de hoogbouwvisie heeft de gemeenteraad de ideeën ten aanzien van hoogbouw vastgelegd en daarmee een basis voor de stad als geheel.

De hoogbouwvisie is bepalend voor alle gebouwen hoger dan 30 meter. De hoogbouwvisie geeft aan in welke delen van Utrecht "hoog" gebouwd mag worden en welke randvoorwaarden er gelden ten aanzien van behoud van de kwaliteit van de woonomgeving. Bij bouwaanvragen voor zulke gebouwen wordt in de bouwplantoetsing ook gekeken naar de effecten die het gebouw op de omgeving heeft.

Uitgangspunten van de hoogbouwvisie zijn:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- behouden van de zichtlijnen op de Dom;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra.

- het huidige centrum met stationsgebied, en
- het toekomstige Centrum Leidsche Rijn;
- de kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, parallel aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.



Afbeelding – wensbeeld 2030 Hoogbouwvisie

Op de afbeelding is de stad opgedeeld in drie deelgebieden, die ieder hun eigen "hoogbouwregime" kennen. Dit is de kern van de hoogbouwvisie. Het gaat hierbij om de volgende *legenda-eenheden*:

- **Binnentuinen:** "laag" met een basis van 9 m, "hoog" met een basis van 15 m, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
- **Centrale Zone:** de basismaat bedraagt 15 of 30 m. Er zijn (al dan niet gegroepeerde) accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt aantal *zoekgebieden* kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 m worden gerealiseerd;
- **Brandpunten:** Er zijn twee plaatsen in Utrecht waar gebouwen mogen komen die hoger zijn dan de rest van de hoogbouw. Dat zijn:
 - het Stationsgebied en
 - Leidsche Rijn Centrum.

In beide gebieden kunnen clusters van hoogbouw van in principe maximaal 90 m komen. In het Leidsche Rijn Centrum wordt de bouwhoogte niet begrensd; dit is de enige plek in de stad waar hoger gebouwd mag worden dan de Dom. Hierdoor kan deze voor de stad zo belangrijke plek worden gemarkeerd.

Naast de reguliere bouwplantoetsing die voor elke bouw aanvraag wordt uitgevoerd, dient bij projecten boven de 30 m aanvullend aandacht te worden besteed aan de invloed van de hoogbouw op de omgeving. Dit omdat de klimaatgevolgen dan relatief groter worden. Dit betekent niet dat dergelijke gebouwen niet wenselijk zijn, er is wat meer specialistische aandacht nodig voor de inpassing.

In de MER, die in het kader van de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Noord is opgesteld, zijn deze aandachtspunten nader onderzocht voor de mogelijke hoogbouw in het plangebied. De resultaten hiervan zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan.

2.4.4 Visie Leidsche Rijn Centrum (2004)

In de 'Visie Het Levende Centrum' zijn de ambities voor het centrum van de Utrechtse nieuwbouwwijk Leidsche Rijn uitgewerkt. Ook wordt geanalyseerd hoe deze ambities kunnen worden bereikt. Het is een programmatische en ruimtelijke visie op Leidsche Rijn Centrum en geeft een aantal belangrijke randvoorwaarden mee voor het opstellen van het Masterplan, waarin een eerste ontwerp is opgesteld voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum.

Voor Leidsche Rijn Centrum zijn drie belangrijke kernwaarden/ambities aangegeven:

- *centraal en bereikbaar*: Leidsche Rijn Centrum is aangewezen als de meest stedelijke locatie van het stadsdeel. Het ligt centraal tussen de bestaande stad en het stadsdeel Leidsche Rijn en ligt strategisch ten opzichte van de infrastructuur (A2 en het spoor).;
- *tweede centrum van Utrecht*: Leidsche Rijn Centrum wordt in hiërarchie het tweede centrum van Utrecht, complementair aan het centrum in de binnenstad van Utrecht
- *een levend centrum*: de levendigheid wordt bevorderd door een zo gevarieerd mogelijk programma (winkels, woningen, horeca, kantoren en maatschappelijke en culturele voorzieningen). Er wordt geen overdekt winkelcentrum gerealiseerd. Ook wordt er een groot belang toegekend aan de openbare ruimte.

2.4.5 Masterplan Leidsche Rijn Centrum (2006)

In het Masterplan Leidsche Rijn Centrum (ook wel 'Stedenbouwkundig Programma van Eisen' genoemd) zijn de programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden voor geheel Leidsche Rijn Centrum uitgewerkt. Het Masterplan vormt het kader voor de uit te werken stedenbouwkundige plannen voor elk van de deelgebieden van Leidsche Rijn Centrum, te weten Kern, Noord, Zuid en Oost. De stedenbouwkundige plannen worden voor elk van de deelgebieden uitgewerkt.

In het Masterplan zijn de ambities voor Leidsche Rijn Centrum ruimtelijk uitgewerkt. Daarbij staat het stedelijke karakter voorop, met dichte en hoge bebouwing en een zorgvuldig ontworpen openbare ruimte met veel afwisseling. Een diversiteit aan straten en pleinen nodigt uit tot intensief gebruik door verschillende groepen mensen.

Leidsche Rijn Centrum Noord valt op door de grotere schaal van de bebouwing, met relatief grote en hoge bouwblokken. Hierdoor zal het een bijzonder intensief bebouwd gebied worden. Een belangrijke icoon voor het centrum wordt gevormd door hoogbouw aan de noordzijde van de spoorlijn. Op deze plek mag – zeker voor Utrechtse begrippen – werkelijk hoog worden gebouwd; er wordt geen uitspraak gedaan over de maximale hoogte. Het vormt één van de belangrijkste herkenningspunten voor de bezoekers van Leidsche Rijn Centrum. Tegelijkertijd is het de poort naar het centrum vanuit de noordzijde van de stad.

In het gebied wordt grootstedelijk gewoond en gewerkt. Het gebied kenmerkt zich door een eigentijdse uitstraling en gemengd gebruik. De bouwblokken hebben entrees aan de straat, op de begane grond zijn openbare functies en atria gesitueerd. Naast een grote hoeveelheid appartementen en kantoren bevinden zich hier onder meer een hotel met conferentieruimten, een fitnesscentrum, horeca en winkels.

2.4.6 Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Noord (2009)

Het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Noord is het ontwikkelingskader voor de bouwplannen in het deelgebied. Het beschrijft de ambitie en (beeld)kwaliteit van het plangebied. Daarmee is het Stedenbouwkundig Plan het kader voor zowel de aanleg van de openbare ruimte door de gemeente, evenals het toetsingskader voor de bouwplannen bij de uitgifte van de kavels.

Het stedenbouwkundig plan fungeert als grondlegger voor dit bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 zijn de hoofdlijnen van het stedenbouwkundig plan opgenomen.

2.4.7. Welstandsnota 2004 (juli 2004)

In de Welstandsnota Utrecht, getiteld "De schoonheid van Utrecht", is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van bouwvergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

Voor bouwvergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- in de nota wordt op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- voorts wordt er onderscheid gemaakt in ambities en worden deze vertaald in welstandsniveaus per gebied, te weten: Behoud, Respect en Open. De drie welstandsniveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgang met de bestaande structuur en architectuur;
- ten slotte worden er algemeen geldende beoordelingscriteria geformuleerd die alleen per beleidsniveau verschillen en dus niet per gebied.

De Welstandsnota is per gebied raadpleegbaar, de loketcriteria voor lichtvergunningplichtige bouwwerken vormen een apart onderdeel.

Het plangebied is gelegen in het deelgebied Terwijde– De Wetering. Ten aanzien van dit deelgebied wordt in de welstandsnota gemeld dat de woonwijken en bedrijventerreinen van Leidsche Rijn waarvoor een vastgesteld stedenbouwkundig kader bestaat, dienen gerespecteerd te worden in het kader van welstand. Enerzijds is dit het gevolg van bestaand ruimtelijk beleid waarin het gewenste ruimtelijk en architectonisch beeld van de nieuwbouwwijk voor een groot deel in detail is vastgelegd, anderzijds heeft dat te maken met de sterke samenhang tussen het stedenbouwkundig plan – in een groot aantal gevallen gebaseerd op bestaande landschappelijke structuren – en de architectonische vormgeving.

De ontwikkelingsgebieden, waaronder het onderhavige plangebied, krijgen het welstandsniveau *open*¹ mee. Een groot deel van Leidsche Rijn is en wordt ontwikkeld aan de hand van bestaande structuren of bebouwing. Deze benadering kan met een open welstandsbeleid worden losgelaten

2.4.8. Ontwikkelingskader Horeca Utrecht (2007)

De doelstelling van het ontwikkelingskader is het formuleren van de richting waarop en de kaders waarbinnen de horeca sector zich kan ontwikkelen in de stad Utrecht.

Waar dat mogelijk is, biedt Utrecht ruimte aan marktinitiatieven. Verbreding en verdieping van het aanbod vormt zowel een vergroting van het voorzieningenniveau voor Utrecht zelf als een versterking van de attractiviteit van de stad voor bezoekers van regio en daarbuiten. De mogelijkheden worden begrensd door randvoorwaarden ten aanzien van veiligheid en leefbaarheid, en de wens om te komen tot een horecastructuur die een duurzame kwaliteit vormt. Clustering in themagebieden en inzet op synergie met andere functies vormen daarbij belangrijke instrumenten. Dit houdt ook dat voor bepaalde gebieden sprake blijft van een grote terughoudendheid voor nieuwe horecavestigingen.

Niet alle marktgroei kan worden gefaciliteerd. Mede daarom wordt gekozen voor concentratie in bestaande clusters van uitgaansgebieden en multifunctionele gebieden enerzijds en stedelijke deconcentratie door spreiding van horecafuncties met een stedelijk of regionaal bereik over Leidsche Rijn Centrum, het Stationsgebied/Jaarbeursterrein en de Binnenstad. Voor de verschillende gebieden wordt uitgegaan van profielgebieden; Leidsche Rijn Centrum is daarin opgenomen als profielgebied 11.

In het betreffende profiel wordt onder andere gemeld dat het nieuwe, moderne centrum van Leidsche Rijn de bewoners en (zakelijke) bezoekers een complete voorzieningenmix gaat bieden met winkels, horeca, diensten en vermaak. Rondom het station en bij kantorencusters dragen restaurants en cafés bij aan een ontmoetingsfunctie voor zakelijke bezoekers en kantoorwerkers, en versterken daarmee de attractiviteit van het za-

¹ onder welstandsniveau "Open" wordt verstaan dat verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk is zowel naar structuur als naar architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden.

kendistrict. Leidsche Rijn krijgt daardoor vernieuwende en onderscheidende horecafuncties, die bijdragen aan een eigen karakter en uitstraling van het centrumgebied.

Binnen het gebied zijn in principe alle vormen van horeca mogelijk.

2.4.9. Hotelnota (2004)

Het uitvoeringskader voor hotelontwikkelingen "Morgen gezond weer op" is het resultaat van een aantal belangrijke te realiseren doelen en op basis van een aantal daarmee samenhangende economische en toeristische ambities.

Om als stad internationaal mee te tellen is het van belang te beschikken over voldoende hotelcapaciteit in onder andere het vier en vijf sterren segment. Vanuit zakelijk economisch en toeristisch perspectief wil Utrecht –op basis van marktbehoefte– een verdere toename van het aantal overnachtingen per jaar realiseren. Niet alleen kwantiteit is van belang, ook kwaliteit en diversiteit. Kwaliteit op stedelijk niveau betekent zorgen voor een uitgebalanceerde bijdrage aan de structuurvisie op met name de gebieden Podium- en Marktperspectief.

De gemeente streeft naar diversiteit in locatie en soort, zodat sprake is van een toegevoegde waarde voor de stad.

2.4.10. Detailhandelsnota "Boodschap aan winkels" (2000)

De detailhandelsnota streeft naar een goed verspreid stelsel van buurt- en wijkcentra dat adequaat voorziet in de behoefte aan dagelijkse artikelen en diensten voor de inwoners van die buurt of wijk. Voor niet-dagelijkse artikelen en diensten zijn er onder andere stadsdeelcentra en de binnenstad.

Leidsche Rijn Centrum wordt aangemerkt als een van de stadsdeelcentra binnen het gewestelijk hoofdwinkelstructuur. In het kader van de detailhandelsnota wordt gesproken over een stadsdeelcentrum met een functie voor de inwoners van de Leidsche Rijn en voor inwoners van Vleuten – De Meern. De beoogde positie van het nieuwe stadsdeelcentrum, tegelijkertijd de grootste van de stad Utrecht, is die van een belangrijk aanvullend centrum op de mogelijkheden van de binnenstad van Utrecht.

In de detailhandelsnota wordt voor Leidsche Rijn Centrum een aantal aandachtspunten genoemd waaronder:

- voor Leidsche Rijn wordt uitgegaan van een verzorgingsstructuur van vier clusters met het stadsdeelcentrum als hoofdconcentratie;
- de hoogwaardige detailhandelsvoorzieningen dienen aanvullend te zijn op het reeds bestaande aanbod;
- de detailhandelsvoorzieningen dienen zich primair te richten op het directe marktgebied van het stadsdeel.

In de detailhandelsnota wordt uitgegaan van een programma aan voorzieningen. De nota wordt momenteel geactualiseerd.

2.5. Conclusie

Allereerst wordt opgemerkt dat op basis van het geldende bestemmingsplan "Leidsche Rijn Utrecht 1999" een deel van het beoogde programma kan worden gerealiseerd (zie paragraaf 1.4). Bovendien is in het geldende bestemmingsplan voor dit gebied geen maximale bouwhoogte opgenomen.

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de huidige plannen voor Leidsche Rijn Centrum Noord passen binnen het geldend beleidskader.

Hoofdstuk 3. Toekomstige situatie

3.1 Leidsche Rijn Centrum

Aan de oostzijde van de Utrechtse VINEX-wijk Leidsche Rijn wordt het multifunctionele centrumgebied Leidsche Rijn Centrum gerealiseerd. Anders dan de rest van Leidsche Rijn krijgt dit centrum een uitgesproken stedelijk en multifunctioneel karakter. Qua omvang, uitstraling en voorzieningenniveau wordt Leidsche Rijn Centrum het tweede centrum van Utrecht. Leidsche Rijn Centrum gaat een belangrijke betekenis krijgen, niet alleen voor de bewoners van deze nieuwbouwwijk, maar voor de gehele stad Utrecht en omgeving. Gelegen op het kruispunt van rijksweg en spoorlijn positioneert Leidsche Rijn Centrum zich nadrukkelijk als een nieuw stedelijk centrummilieu op een belangrijk knooppunt in een van de drukste delen van Nederland.

Leidsche Rijn Centrum krijgt een uitgesproken stedelijk karakter en vormt daarmee een contrast met de wijken eromheen. Dit stedelijke karakter komt tot uiting in een relatief hoge en dichte bebouwing met duidelijke hoogteaccenten en hoogbouw ten noorden van het spoor. Op deze wijze wordt de herkenbaarheid van Leidsche Rijn centrum vergroot.

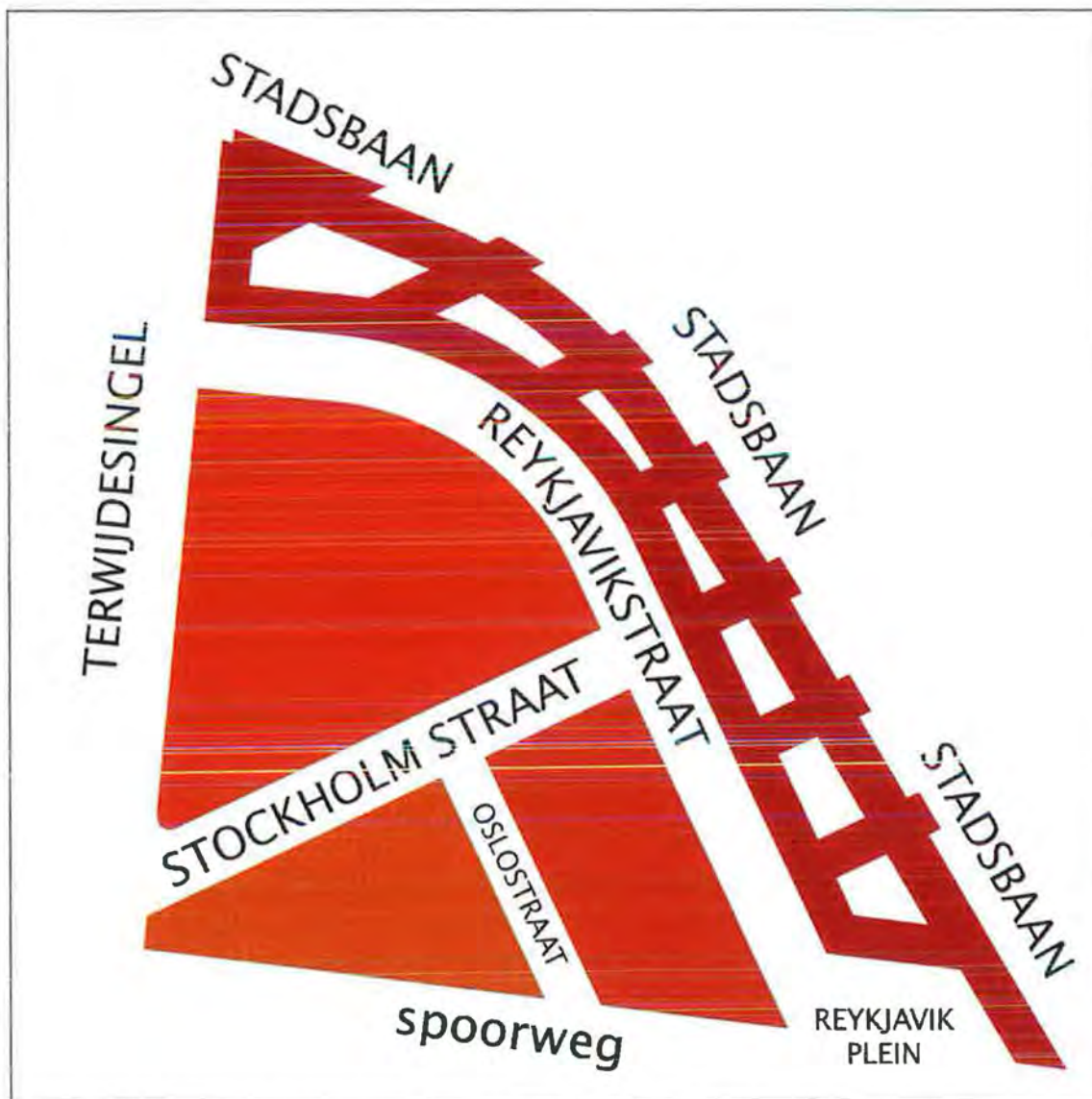
Het stedelijke karakter komt ook tot uiting in de multifunctionaliteit van het gebied. Leidsche Rijn centrum is een gebied om te wonen, te werken, te winkelen en uit te gaan. In de plinten – het straatniveau van de gebouwen – komen zoveel mogelijk winkels en andere functies die de openbare ruimte tot leven wekken. Om de functiemenging te versterken worden in het hele gebied woningen en kantoren gerealiseerd.

Het nieuwe centrumgebied bestaat uit verschillende deelgebieden, die elk een eigen identiteit en sfeer krijgen, maar toch allemaal het uitgesproken stedelijke karakter behouden. Hierdoor ontstaat een grote mate van diversiteit. Aan de zuidzijde worden de deelgebieden Kern, Zuid en Oost gerealiseerd. Ten noorden van het spoor ligt het onderhavige plangebied Leidsche Rijn Centrum Noord.

3.2 Leidsche Rijn Centrum Noord

Op basis van de programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden uit het Masterplan Leidsche Rijn Centrum is op 17 maart 2009 het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Noord door het college van B&W vastgesteld.

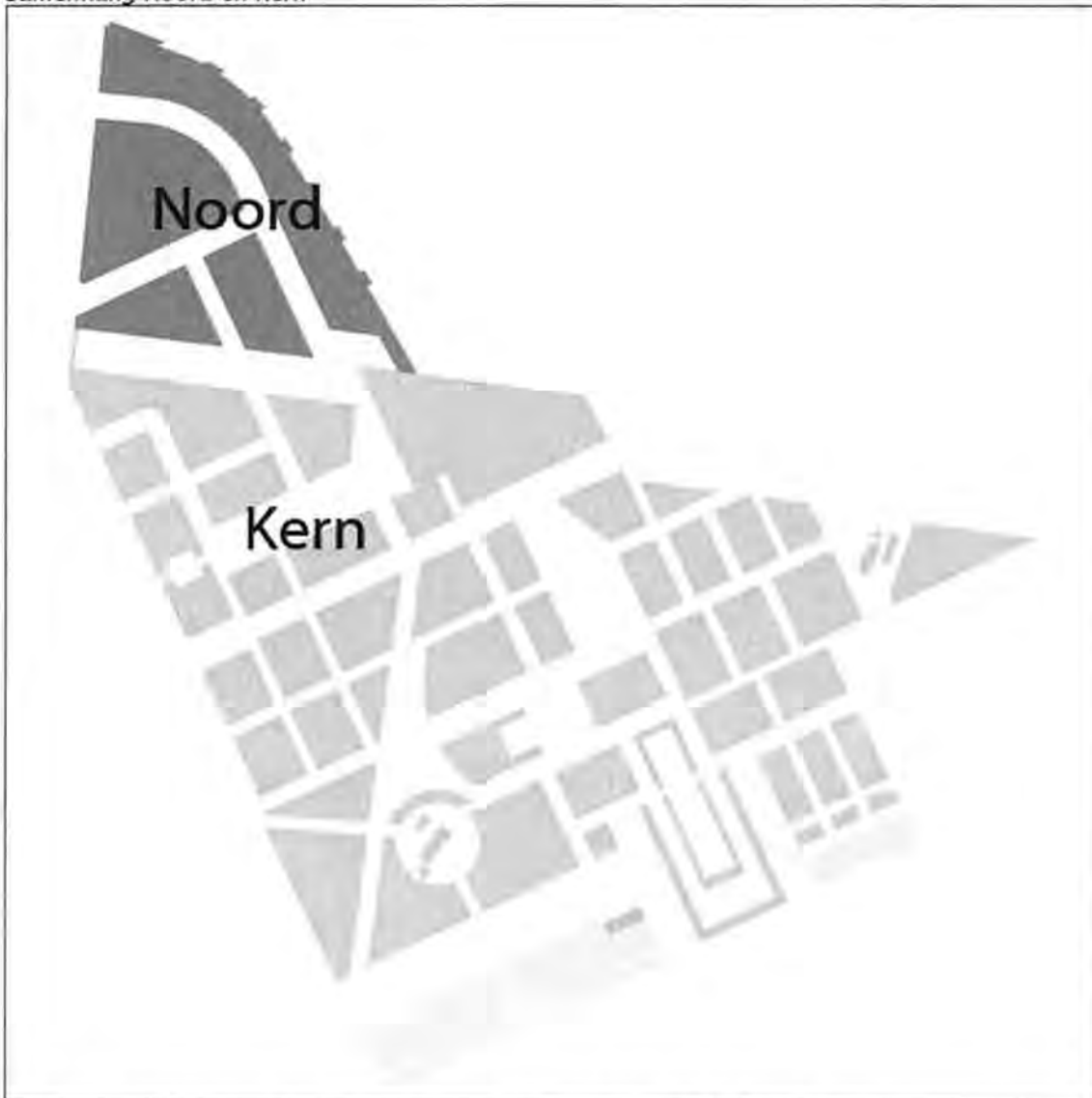
Het stedenbouwkundig plan fungeert als grondlegger voor dit bestemmingsplan. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de toekomstige situatie van Leidsche Rijn Centrum Noord. Volledigheidshalve wordt tevens verwezen naar het Stedenbouwkundig Plan.



Afbeelding – overzicht straatnamen (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)

3.3 Stedenbouwkundige structuur

Leidsche Rijn Centrum ligt niet alleen in het midden van de stad Utrecht, maar ook in het midden van Nederland. Leidsche Rijn Centrum Noord is gelegen op de kruising van de Rijksweg A2 en het spoor dat drie Randstadsteden (Utrecht, Den Haag en Rotterdam) met elkaar verbindt. Met de geplande realisatie van een nieuw treinstation in het plangebied is Leidsche Rijn Centrum optimaal bereikbaar.

Samenhang Noord en Kern

Afbeelding – ruimtelijke samenhang (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)

Het gebied Leidsche Rijn Centrum moet als één centrum functioneren. De ruimtelijke en functionele samenhang wordt verkregen door het stratenpatroon van Leidsche Rijn Centrum Noord aan te laten sluiten op de gridstructuur van Leidsche Rijn Centrum Kern. Ook worden in beide gebieden de karakteristieken van de bouwblokken op elkaar afgestemd. Tot slot wordt op een drietal punten een verbinding onder het spoor door gerealiseerd tussen Noord en Kern.

Ook de situering van het geplande stationsgebouw (buiten het plangebied) met een bijbehorend stationsplein (binnen het plangebied) versterkt de samenhang tussen beide gebiedsdelen van Leidsche Rijn Centrum.

Hoogstedelijk woonwerkgebied.

Leidsche Rijn Centrum Noord is een ensemble met het karakter van een hoogstedelijk woonwerkgebied. In het gebied worden niet alleen appartementen maar ook in ruime mate kantoorgebouwen gerealiseerd. Tevens is in Leidsche Rijn Centrum Noord ook ruimte voor publieksgerichte en/of commerciële functies in de woonblokken. Samen met de aantrekkingskracht van de functioneel veelzijdige hoogbouw en diverse commerciële voorzieningen creëert dat een aantrekkelijk stedelijk milieu in Leidsche Rijn Centrum Noord.



Afbeelding – stedenbouwkundige verkaveling (maaiveld) (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)



Afbeelding – stedenbouwkundige verkaveling (verdieping) (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)

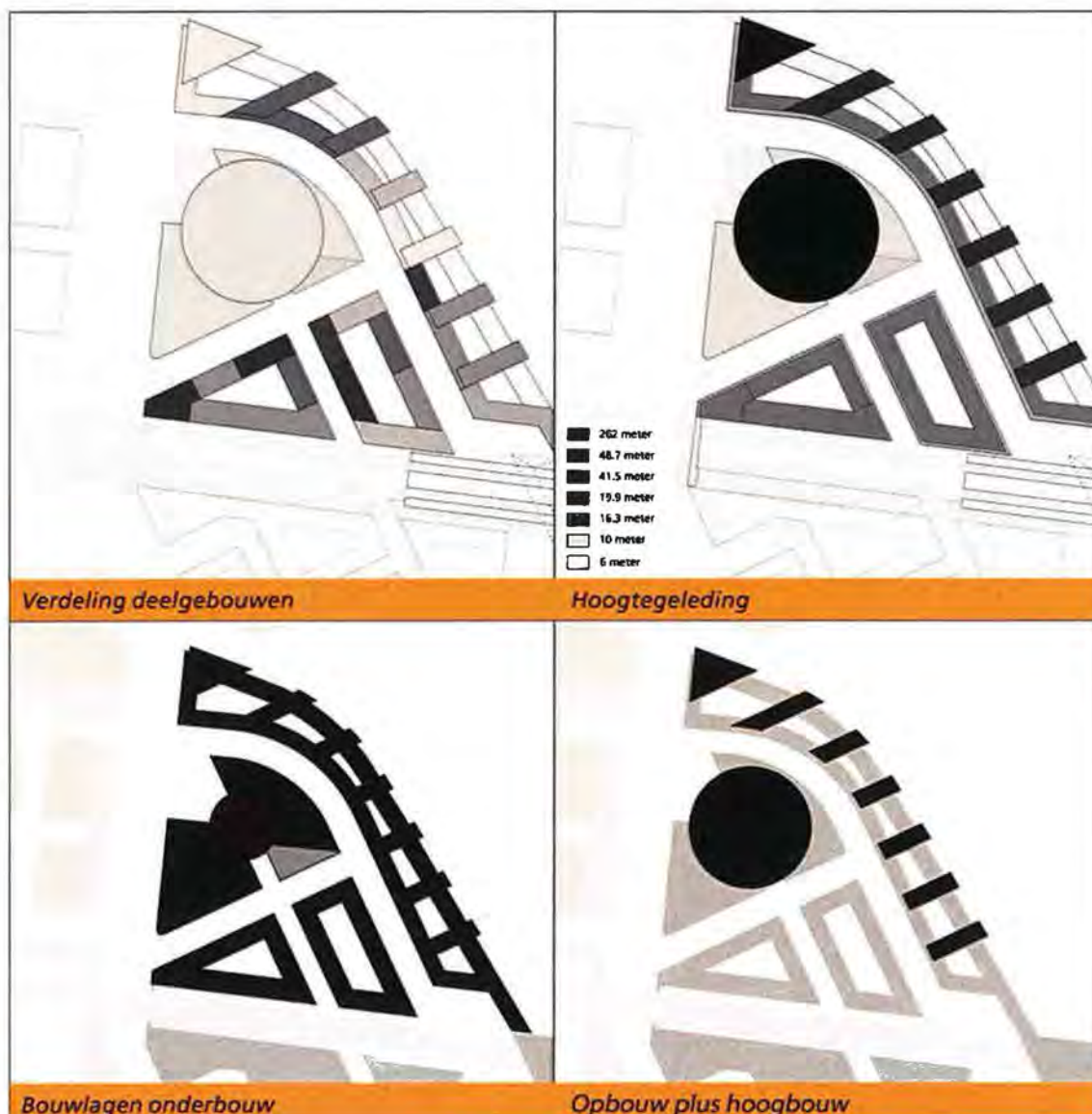
bebouwingsstructuur

In het stedenbouwkundig plan wordt ingegaan op de bebouwingstructuur. Daarbij wordt onder andere aandacht besteed aan de verticale en de horizontale geleiding:

- voor een levendig en gevarieerd beeld wordt een horizontale geleding nagestreefd. Deze wordt verkregen door verschillende bouwblokken op te delen in deelgebouwen met een minimale en maximale gebouwlengte;
- binnen het plangebied is in principe een hoogtegeleding te onderscheiden in:
 - de onderbouw,
 - de opbouw en
 - de hoogbouw.

De *onderbouw* bestaat uit de eerste vijf lagen van de woonblokken en vier lagen van het kantoorgebouw. De setback is de terugliggende opbouw (de zesde laag bij de woningen en vijfde laag bij de kantoren). Samen vormt dit het doorgaande stedelijk weefsel met een totale hoogte van circa 20 m. Deze onderbouw sluit naadloos aan op de geplande onderbouw uit Leidsche Rijn Kern.

De *opbouw* geldt voor het kantorencomplex langs de A2 (de A2-zone). Dit bouwblok heeft een opbouw variërend van drie tot zes lagen. Op de kop van de zone is een opbouw van maximaal acht lagen mogelijk. In de gemeentelijke hoogbouwvisie is Leidsche Rijn Centrum aangewezen als dé locatie voor *hoogbouw* hoger dan de Dom.



Afbeelding – indicatie bebouwingsstructuur (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)

Een belangrijke functie is in het Stedenbouwkundig Plan weggelegd voor de plint (de begane grondlaag) van de bouwblokken. De plint moet bijdragen aan een levendig straatbeeld. In de plint wordt ruimte gegeven aan woon/werk units, publieksgerichte dienstverlening, horeca en detailhandel. De plint wordt extra hoog uitgevoerd: vier meter bij de woningen en vijf meter bij de kantoren. Een extra hoge plint maakt een veelvoud aan functies mogelijk. Hiermee wordt op de lange termijn in ruimtelijke en programmatische zin extra flexibiliteit geboden voor de begane grond van de gebouwen in het plangebied.

3.4 Hoogbouw

Een bijzondere stedenbouwkundige invulling wordt gevonden in de realisatie van een hoogstedelijk multifunctioneel milieu met centraal in het gebied hoogbouw tot circa 265 meter. Binnen Leidsche Rijn Centrum Noord neemt de hoogbouw een bijzondere plek in. Bij het inpassen van de hoogbouw in het stedenbouwkundige weefsel van de wijk is het principe van "uitgestelde ontmoeting" toegepast: hoewel de hoogbouw van veraf zichtbaar is, is de bebouwing niet snel in zijn geheel te zien en toont zich pas van top tot teen als je aan de voet van het gebouw staat.

Van veraf is de hoogbouw een baken voor Leidsche Rijn. De herkenbaarheid van de stad Utrecht in het algemeen en Leidsche Rijn Centrum in het bijzonder wordt door deze hoogbouw vergroot. De hoogbouw heeft een duidelijke functie als identiteitsdrager.

De hoogbouw herbergt een mix aan functies: wonen, kantoren, hotel, leisure, horeca, winkels en ook een publiek toegankelijk platform. Met dit brede functieprogramma draagt de hoogbouw bij aan de levendigheid en stedelijkheid van het centrum. Door een menging van functies en mogelijk ook de aanwezigheid van publieksruimten wordt de verblijfskwaliteit en levendigheid van het plangebied vergroot.

Door de positie van de hoogbouw in het gebied worden Leidsche Rijn Centrum Kern en Noord stedenbouwkundig en programmatisch/functioneel met elkaar verbonden.

3.5 Programma

Het beoogde programma voor Leidsche Rijn Centrum Noord is divers en onderstreept het hoogstedelijke karakter van het plangebied. In het stedenbouwkundig plan is het totale programma voor Leidsche Rijn Centrum Noord weergegeven. Deze is als volgt naar het bestemmingsplan vertaald.

Functie	brutovloeroppervlak en/of aantal		
	A2-zone & Spoorzone	Hoogbouw	Totaal
Kantoren	90.000 m ²	40.000 m ²	130.000 m ²
Detailhandel	2.000 m ²	2.000 m ²	4.000 m ²
horeca (categorie A, B, C, D1 & D2)	750 m ²	1.500 m ²	2.250 m ²
hotel/congrescentrum	---	15.000 m ²	15.000 m ²
leisure / cultuur en ontspanning	---	1.500 m ²	1.500 m ²
publieksgerichte dienstverlening	2.500 m ²	1.500 m ²	4.000 m ²
Woningen	335 won.	235 won.	570 won.

Tabel – programma Leidsche Rijn centrum (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)

Kantoren

Leidsche Rijn Centrum Noord biedt een uitstekend vestigingsmilieu voor een brede doelgroep kantoorgebruikers. De combinatie van een zeer goede bereikbaarheid en de ligging in een levendig centrumgebied met woningen, horeca, winkels en cultuur maakt dat Leidsche Rijn Centrum Noord als vestigingslocatie bovenaan de lijst staat van veel potentiële kantoorgebruikers.

Vanuit het stedenbouwkundig plan zijn in Leidsche Rijn Centrum Noord drie verschillende kantorenmilieus ontworpen met elk een eigen doelgroep:

Kantorenmilieu	Doelgroep o.a.	programma (circa)
A2-zone	Grote vestigers: – Zakelijke diensten – Financiële diensten hoofdkantoren	80.000 m ² bvo
Spoorzone	Middelgrote vestigers – Zakelijke diensten – Non-profit	10.000 m ² bvo
Hoogbouw	– Luxe Business Center – Internationale hoofdkantoren	40.000 m ² bvo

Tabel – kantoren per deelgebied (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)

Centrumvoorzieningen

Een compleet en levendig centrum biedt aan de bezoekers en bewoners ook de nodige verscheidenheid aan klantgerichte/bezoekersgerichte functies, overwegend in de plinten van de hoogbouw en de woonblokken. Gedacht wordt aan detailhandel, horeca, een hotel met congrescentrum, voorzieningen ten behoeve van cultuur en ontspanning en een breed scala aan commerciële voorzieningen zoals een kapsalon, bank, postkantoor, uitzendbureau, stomerij. De aanwezigheid van dergelijke voorzieningen heeft ook voor de kantoorgebruikers een toegevoegde waarde.

Wonen

Met betrekking tot het "centrumstedelijk wonen" is de verdeling over de prijscategorieën afgestemd op de programma's in de overige deelgebieden in Leidsche Rijn Centrum en andere projecten in de stad waar veel appartementen gelijktijdig worden opgeleverd.

Het aandeel sociaal programma bedraagt circa 30% van het totale woningprogramma in de spoorzone. Als de marktomstandigheden daarom vragen is het in onderling overleg mogelijk om koopappartementen tijdelijk te verhuren.

Fasering

In het plangebied Leidsche Rijn Centrum Noord is een aantal deelgebieden te onderscheiden: de bebouwing langs de rijksweg A2, het centrale gebied en het gebied met hoogbouw. De eerste prioriteit in de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Noord ligt bij de realisatie van de kantorenwand langs de A2 zone. Deze wand heeft de functie van geluidswerende voorziening, en schermt het geluid af voor het overige deel van Leidsche Rijn Centrum. Voor de ontwikkeling van geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied is het noodzakelijk dat een dergelijke voorziening gerealiseerd wordt.

In het Ontwikkelingskader Kantorenlocaties 2009 wordt voor Leidsche Rijn Centrum een gemiddelde opname van kantoorruimte geschat van circa 17.000 m² bvo per jaar. Op basis van de huidige planning kan na het – door de gemeenteraad – vaststellen van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Noord de grond in 2011 bouwrijp zijn. Theoretisch leidt dit bij een gunstig marktscenario tot een maximale uitgifte van kantoorruimte van 85.000 m² bvo in 2015. De daadwerkelijke ingebruikname in 2015 zal lager zijn gezien een gemiddelde bouwtijd van twee jaar. In totaal zal in 2015 bij een gunstig marktscenario naar verwachting 51.000 m² bvo in gebruik zijn genomen. Dat is circa tweederde van de kantorenwand langs de rijksweg A2.

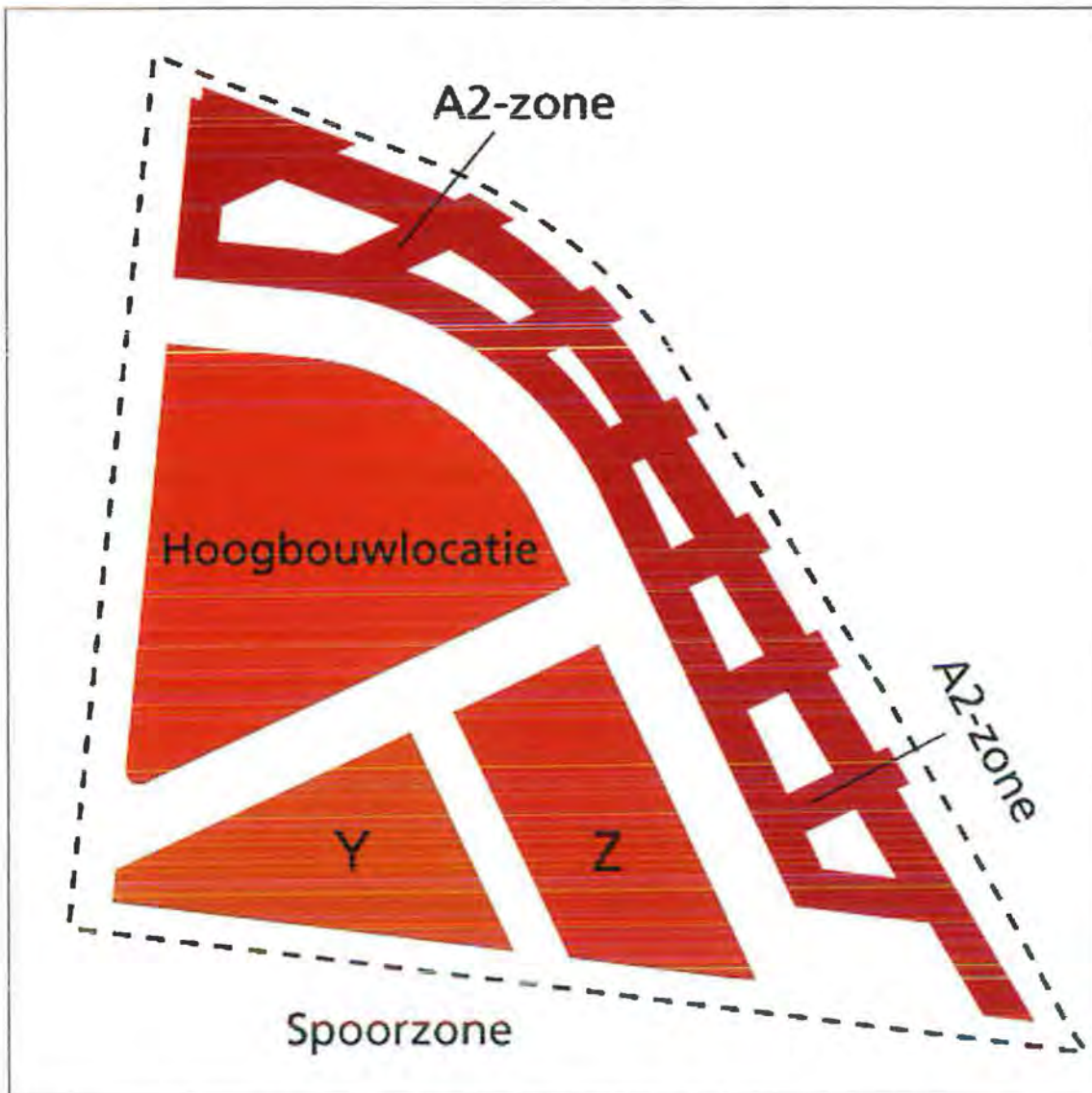
Realisering van de woonblokken in het centrale deel van het plangebied vindt plaats nadat ten minste een deel van de noodzakelijke kantorenwand langs de rijksweg A2 is gerealiseerd: dat wil zeggen na 2015. De geluidwerende functie van dit oostelijk deel van het plangebied is hierbij van belang. Hetzelfde geldt voor het gedeelte van het plangebied waar de hoogbouw is voorzien. Daarbij komt dat voor de hoogbouw het gehele ontwerptraject nog gestart worden. Dit zal ten minste drie jaar in beslag nemen. De beoogde start bouw van de hoogbouw met een programma van 99.500 m² vindt dan ook niet eerder plaats dan 2013. Rekening houdend met een bouwtijd van enkele jaren, vindt de ingebruikname van de hoogbouw niet eerder plaats dan in 2017.

3.6 Drie zones

In het stedenbouwkundig plan is opgenomen dat Leidsche Rijn Centrum Noord wordt onderverdeeld in drie zones (zie afbeelding) met elk één of meerdere bouwblokken met hun eigen sfeer en uitstraling, te weten:

- A2-zone
- Spoorzone: (woon)blokken Y en Z
- Hoogbouw

In de volgende subparagrafen worden voor de drie afzonderlijke zones kort de aspecten bebouwing, programma en architectuur/uitstraling nader uitgewerkt. Voor een uitgebreidere uitwerking van de drie zones wordt volledigheidshalve verwezen naar het stedenbouwkundig plan.



Afbeelding – deelgebieden (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)

3.6.1 A2-Zone

Bebouwing

De A2-zone is gelegen aan de snelweg A2. Deze zone wordt gevormd door een aaneengesloten bouwblok dat zich uitstrekt van het stationsgebouw aan het Reykjavikplein tot aan de hoek Terwijdesingel/Soestwetering.

De A2-zone heeft een dubbele oriëntatie. Aan de oostzijde richt het zich met de bebouwing naar de Rijksweg A2. De westzijde van de A2-zone richt zich naar de binnenzijde van het plangebied, de Reykjavikstraat. Haaks op dit aaneengesloten bouwblok komt een aantal 'hoogteaccenten', variërend in hoogte van circa 30 tot 40 m. Op de noordelijke punt van de A2-zone is voorzien in een gebouw van circa 50 m hoog. De kop van deze kantorenwand, aan de noordzijde van de A2-zone, markeert de noordrand van Leidsche Rijn Centrum. De benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van de functies in de A2-zone zijn opgenomen in een deels ondergrondse en deels gebouwde parkeervoorziening over de volledige lengte van de A2-zone. De gebouwde parkeervoorziening bevindt zich aan de zijde van de Stadsbaan. Deze gebouwde parkeervoorziening funktioneert als stadsmuur, waarboven de hoogteaccenten 'zweven'.

Geluidwerende functie

De aaneengesloten onderbouw langs de Reykjavikstraat heeft een belangrijke geluidwerende functie vanwege het autoverkeer op de Rijksweg A2. Essentieel daarbij is dat het bouwblok langs de Rijksweg A2 ten minste dezelfde hoogte (20 m) heeft als de woonblokken erachter.

Programma A2 zone

De volledige A2-zone bevat kantoorruimte. Vooral aan het Reykjavikplein worden ten behoeve van levendigheid detailhandel, horeca en/of publieksgerichte dienstverlening voorzieningen gerealiseerd. Zoals uit paragraaf 3.5 blijkt is in het stedenbouwkundig plan sprake van een onderlinge uitwisselbaarheid van functies tussen de A2-zone en de spoorzone. Dit heeft dan voornamelijk betrekking op de functies detailhandel, horeca en publieksgerichte dienstverlening.

3.6.2 Spoorzone: woonblokken Y en Z

Bebouwing

De Spoorzone is gelegen in het zuiden van Leidsche Rijn Centrum Noord en grenst aan de spoorlijn Utrecht – Den Haag/Rotterdam. De Spoorzone bestaat uit de woonblokken Y en Z.

Geluidwerende functie

Aan de spoorzijde is voor beide blokken sprake van een te hoge geluidsbelasting voor woningen vanwege het railverkeer. De bebouwing van beide blokken in het talud van de spoorlijn heeft echter een belangrijke geluidwerende functie voor de geplande woningen. Essentieel daarbij is dat de bouwblokken langs het spoor ten minste dezelfde hoogte hebben als de woonblokken (20 m).

In blok Y wordt aan de spoorzijde een parkeergarage gerealiseerd met een kantoorgebouw op de hoek met de Terwijdesingel. In blok Z wordt aan de spoorzijde een kantoorgebouw gerealiseerd. Deze functies zijn niet geluidsgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. Tussen de beide bouwblokken Y en Z dient eveneens een geluidswerende verbinding te komen. Belangrijk is dat de alle woningen een geluidsluwe gevel dienen te krijgen.

Programma spoorzone

De functie van de blokken Y en Z is divers. Hoewel een groot deel van de blokken bestemd is voor woningbouw voor diverse doelgroepen, is er in de blokken ook plaats voor kantoren, publieksgerichte dienstverlening, winkels en parkeren.

De functies kantoren en parkeren zijn voorzien op de locaties met een hogere geluidsbelasting: ter hoogte van de Terwijdesingel en langs het spoor.

De publieks- en bezoekersgerichte functies (detailhandel, horeca en/of publieksgerichte dienstverlening) worden vooral geconcentreerd langs de Reykjavikstraat en de Oslostraat, als verbindend element tussen de hoogbouwtoeren en het kernwinkelgebied ten zuiden van het spoor.

Tussen de A2-zone en de spoorzone is sprake van een onderlinge uitwisselbaarheid van functies. Dit heeft dan voornamelijk betrekking op de functies detailhandel, horeca en publieksgerichte dienstverlening. Enkel in delen van de spoorzone wordt wonen mogelijk gemaakt.

3.6.3 Hoogbouw

Bebouwing

De hoogbouw heeft een hoogte van maximaal 265 meter. De onderbouw van de hoogbouw heeft hetzelfde stedelijk weefsel als de andere bouwblokken in Leidsche Rijn Centrum Noord en heeft daarmee eenzelfde hoogte aan de straatzijde.

Programma

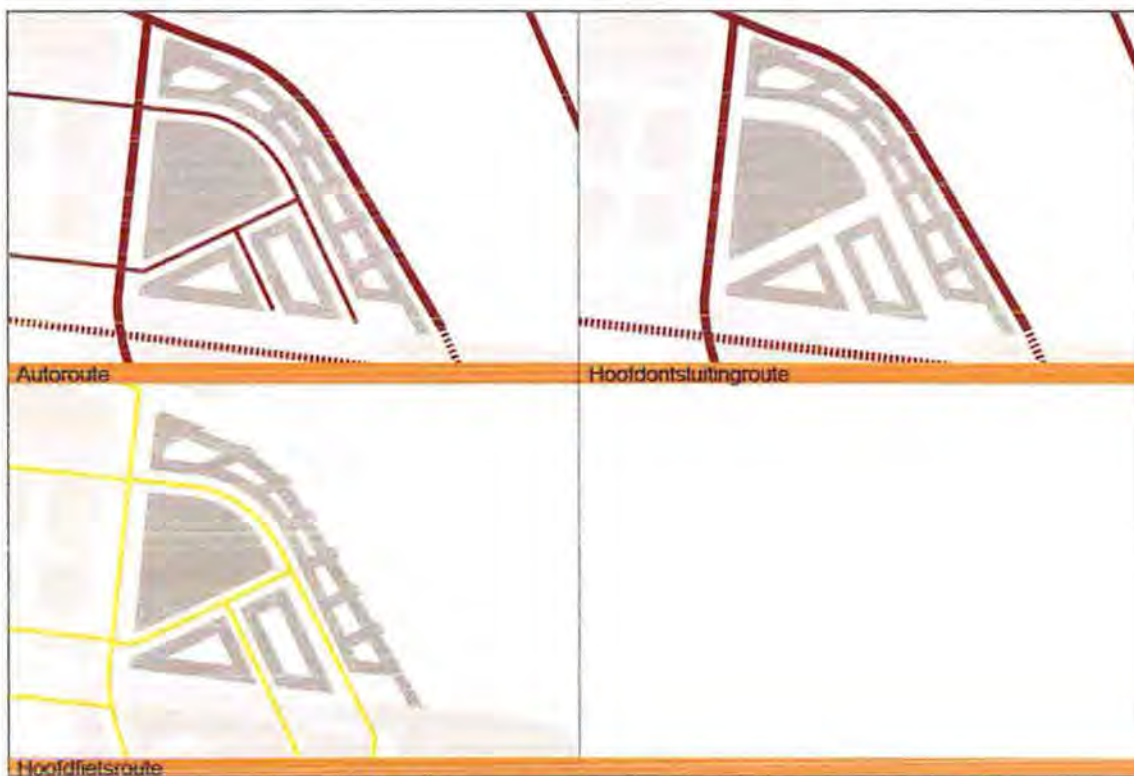
De hoogbouw bevat een grote verscheidenheid aan functies zoals wonen, kantoren, detailhandel, congrescentrum annex hotel, sportfaciliteiten en horeca.

Belangrijke onderdelen van de hoogbouw zijn de publieks- en bezoekersgerichte functies en functies zoals een skylobby en uitzichtplatform op grote hoogte.

De centrale parkeergarage wordt in de hoogbouw geïntegreerd in de etages boven de onderbouw. Het multifunctionele karakter en gebruik van de hoogbouw wordt niet verstoord door de etages met parkeren.

3.7 Verkeer en vervoer

De centrumfunctie en het hoogstedelijke karakter van Leidsche Rijn Centrum Noord maakt een goede bereikbaarheid essentieel. In het stedenbouwkundig ontwerp hebben zowel de automobilist als de voetganger en de fietser ruime mogelijkheden om het gebied te bereiken.



Afbeelding – verkeersontsluiting (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)

Er zijn drie onderdoorgangen onder het spoor gepland. Slechts één daarvan is voor gemotoriseerd verkeer (Terwijdesingel/Graauwaartsingel), twee onderdoorgangen zijn primair voor langzaam verkeer (Reykjavikplein

en Oslostraat). De onderdoorgang bij de Oslostraat is te gebruiken voor hulpdiensten. Gezien de hoge dichtheid en het relatief kleine oppervlakte is de ruimte voor parkeren in de openbare ruimte schaars. Parkeren gebeurt dan ook in de ondergrondse en/of gebouwde parkeervoorzieningen bij de bouwblokken.

Gemotoriseerd verkeer

Leidsche Rijn Centrum Noord is goed ontsloten vanuit verschillende richtingen:

- vanaf de A2:
 - vanaf het noorden via de Soestwetering en Terwijdesingel;
 - vanaf het zuiden vanaf de aansluiting Hooggelegen via de Stadsbaan en Terwijdesingel;
- vanuit Leidsche Rijn:
 - via de Vleutense Baan;
 - via de Terwijdesingel;
- vanuit de bestaande stad Utrecht:
 - via de Vleutense Baan;
 - via de Petit Boulevard;
 - via Grauwaartsingel richting de Terwijdesingel.

De routes door het gebied van Leidsche Rijn Centrum Noord maken onderdeel uit van een verblijfsgebied met een snelheidsregime van 30 km/uur. De wegen in het gebied ontsluiten de functies in het gebied en ook de parkeervoorzieningen in het gebied. Op de aan Leidsche Rijn Centrum Noord grenzende Stadsbaan en Terwijdesingel is een maximumsnelheid van 50 km/uur toegestaan.

Openbaar vervoer

Station Utrecht Leidsche Rijn is een belangrijk openbaar vervoersknooppunt voor Leidsche Rijn Centrum en voor Leidsche Rijn Centrum Noord. Via het Reykjavikplein is de geplande stationshal van het spoor direct bereikbaar. De functies in Leidsche Rijn Centrum Noord liggen op loopafstand van het treinstation. Het treinstation is voornamelijk een Randstad Spoor Station (RSS). De ambitie is dat het station op termijn mede door het programma in Leidsche Rijn Centrum een intercitystatus krijgt.

Aan de zuidzijde van Station Utrecht Leidsche Rijn komt een groot busstation. Op dit station stoppen HOV-buslijnen (Hoogwaardig Openbaar Vervoer), stadsbuslijnen en een aantal streekbussen. Voor Leidsche Rijn Centrum Noord is dit knooppunt van trein en bus primair het op- en uitstappunt voor het (hoogwaardig) openbaar vervoer. Andere mogelijkheid om gebruik te maken van het openbaar vervoer is de bushalte op de kruising Grauwaartsingel/Vleutense baan of door de bushalte te gebruiken aan de Jazzsingel (tegenover het toekomstige Mesos Medisch Centrum). Binnen het plangebied Leidsche Rijn Centrum Noord zelf rijdt geen openbaar vervoer.

Langzaam verkeer

De wegen rond het plangebied maken onderdeel uit van het netwerk van hoofdfietsroutes. Aan de westkant van de Terwijdesingel ligt een tweezijdig fietspad. Deze verbindt de Soestwetering en Grauwaartsingel/Vleutense Baan met elkaar. Het fietspad is vanuit Leidsche Rijn Centrum Noord bereikbaar via de twee aansluitingen van Leidsche Rijn Centrum Noord op de Terwijdesingel. De oversteek is geregeld door middel van verkeerslichten. Dit fietspad is ook de toegang tot de woonwijk Terwijde via de Jazzsingel. Aan de oostzijde van de Terwijdesingel kunnen fietsers gebruik maken van de ventweg. Aan de noordkant van het plangebied is een oversteek over de Stadsbaan richting De Wetering.

De wegen in het plangebied maken ook onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk. Omdat op deze wegen sprake is van een 30 km/u regime is het uitgangspunt dat het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer met elkaar mengen. Zij maken dus gezamenlijk gebruik maken van de wegen.

De wegen in en rondom het plangebied hebben allen aan ten minste één zijde een trottoir. Tevens is de veiligheid en toegankelijkheid van voetgangers in het gebied gewaarborgd door de verhoogde kruispunten in

het plangebied. Dit maakt een veilige oversteek voor voetgangers mogelijk en maakt het plangebied tevens goed bereikbaar voor mindervaliden.

3.8 Parkeren

In het gebied is een behoorlijke behoefte aan parkeerplaatsen aanwezig als gevolg van het intensieve bouwprogramma. Parkeren is voornamelijk voorzien in ondergrondse of bovengrondse parkeergarages. De ondergrondse parkeergarages bevinden zich onder de bouwblokken. De gebouwde parkeervoorzieningen zijn gelegen langs de A2 en het spoor. De parkeerplaatsen langs de wegen in het plangebied (langsparkeren) zijn bedoeld voor kort bezoek aan diverse functies in gebied.

In het plangebied zijn circa 3.700 parkeerplaatsen voorzien. Het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op het gemeentelijk parkeerbeleid.

Een deel van de bezoekers van de hoogbouw en het NS-station komen met de auto of met de bus. In het stedenbouwkundig plan wordt daarom voorzien in voldoende plaatsen in de openbare ruimte. In Leidsche Rijn Centrum Noord zijn opstelplaatsen voor bussen voorzien aan de ventweg van de Terwijdesingel. Op het Reykjavikplein worden voor de bezoekers van het station 'kiss and ride' plaatsen aangebracht. De openbare ruimte biedt hier geen gelegenheid tot het stallen van bussen.

In Leidsche Rijn Centrum Noord zijn voor het parkeren van de fietsen meerdere voorzieningen opgenomen. Allereerst wordt er in de parkeervoorzieningen van de gebouwen plek gereserveerd voor het stallen van de fietsen voor de gebruikers van het pand. Daarnaast worden er in de openbare ruimte voorzieningen opgenomen voor bijvoorbeeld bezoekers aan het gebied. Tussen de bomenrijen in het gebied zijn op meerdere plaatsen de "fietsnietjes" opgenomen. Voor bezoekers aan het treinstation is bij het station een uitgebreide parkeergelegenheid voor de fietsen, zowel bewaakte als onbewaakte stallingen.

3.9 Openbare ruimte



Afbeelding – concept openbare ruimte (bron: stedenbouwkundig plan LRCN)

De geplande publieke/openbare ruimte in Leidsche Rijn Centrum Noord wordt in het stedenbouwkundig plan vergeleken met die van de traditionele Noord Europese stad. Straten, lanen en pleinen als formele stedelijke ruimten naast de meer informele binnenhoven met collectieve tuinen en speelplekken. Middels de inrichting en beplanting wordt het formele karakter van de straten onderstreept. Aan de straatzijde wordt de plint levendig gehouden door toegangen van de gebouwen te situeren evenals klantgerichte/bezoekersgerichte functies.

Naast het stedenbouwkundig plan is ook een Voorlopig Ontwerp Inrichtingsplan (VOIP) opgesteld waarin de kwaliteit, ambitie en inrichting van de openbare ruimte worden beschreven.

In de openbare ruimte nemen diverse pleinen en binnenhoven een belangrijke plaats in. De pleinen hebben een belangrijke semi-openbare functie. Ten zuiden van de A2-zone, grenzend aan het toekomstige station ligt bijvoorbeeld het Reykjavikplein. Het Reykjavikplein vormt vanuit het zuiden de entree van Leidsche Rijn Centrum Noord. Door de aanwezigheid van kiosken en terrasjes ontstaat een levendig en aantrekkelijk plein. De woonblokken Y en Z beschikken beide over een royaal binnenhof.

Hoogteverschillen

Hoogteverschillen komen veel voor in Leidsche Rijn Centrum, hoogteverschillen karakteriseren ook Leidsche Rijn Centrum Noord. De hoogteverschillen zijn een gevolg van het ophogen van het maaiveld naar 2,8 + meter NAP.

De aanleiding van de ophoging is een kostenefficiënte parkeeroplossing voor de woonblokken. Door het ophogen van het maaiveld is 'ondergronds' parkeren boven het grondwaterniveau is mogelijk. Het verhoogde maaiveld heeft als bijkomend voordeel dat de hoogteverschillen tussen Leidsche Rijn Centrum Noord en Leidsche Rijn Centrum Kern kleiner worden, met name bij het Reykjavikplein en bij de spooronderdoorgang in de Oslostraat.

De hoogteverschillen manifesteren zich in verschillende delen van het plangebied. Het niveauverschil tussen de bebouwing van Leidsche Rijn Centrum Noord en de Terwijdesingel wordt via hellingbanen in de Reykjavikstraat en de Stockholmstraat overbrugd. De hoogteverschillen die ontstaan door het oplopende maaiveld worden in pandig in de gebouwen opgelost.

Hoofdstuk 4. Onderzoek en randvoorwaarden

4.1 Milieueffectrapportage (MER)

Een milieueffectrapport (MER) biedt de basis voor een bestuurlijk besluit over, in dit geval, een bestemmingsplan, waarbij de potentiële milieueffecten van de activiteit een rol spelen. De realisering van Leidsche Rijn Centrum Noord is op zichzelf geen m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. Echter, ten behoeve van de besluitvorming over onderhavig bestemmingsplan is de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) toch doorlopen. De gemeente Utrecht heeft dit besloten uit oogpunt van (procedurele) zorgvuldigheid, omdat Leidsche Rijn Centrum Noord een gevoelige locatie is vanwege de ligging ten opzichte van de spoorlijn, de rijksweg A2 en de noordelijke tunnelmond van de A2.

Door Arcadis Nederland BV is de milieueffectrapportage (MER) opgesteld. In deze rapportage "Leidsche Rijn Centrum Noord, milieueffectrapportage". (d.d. 27 mei 2009, nr. 110623/CE9/0E4/000725) is gekeken naar de effecten van de aspecten verkeer & vervoer, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem & water, natuur, landschap en overige leefbaarheidsaspecten. Op basis van de plannen voor de inrichting van Leidsche Rijn Centrum Noord en het gewenste programma, zijn twee inrichtingsvarianten ontwikkeld. De milieueffectbeoordeling is uitgevoerd aan de hand van hierboven genoemde aspecten. In het rapport is voor beide inrichtingsvarianten de effectbeoordeling weergegeven.

Op basis van beide inrichtingsvarianten is het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) opgesteld. Dit bestaat uit de voorgenomen activiteit met aanvullende maatregelen die zinvol kunnen zijn om eventuele nog resterende negatieve milieugevolgen te mitigeren of te compenseren. Voorwaarde is dat het MMA enerzijds de meest milieuvriendelijke oplossing is, maar anderzijds wel een technisch en financieel realistische oplossing vormt.

Bij vergelijking van de effecten van beide inrichtingsvarianten voor Leidsche Rijn Centrum Noord blijkt dat op de meeste aspecten de inrichtingen niet onderscheidend zijn.

Het voorkeursalternatief (VKA) is het alternatief dat het beste voldoet aan de wensen van de gemeente Utrecht. Hierbij worden naast milieuafwegingen ook andere afwegingen, zoals economische en technische haalbaarheid, in ogenschouw genomen.

Het VKA voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Noord bestaat uit inrichtingsvariant 2 met de aangegeven mitigerende maatregelen en adviezen. De gemeente Utrecht kiest hiermee voor het MMA als VKA. Variant 2 is in het Stedenbouwkundig Plan uitgewerkt. Variant 2 vormt daarmee ook de basis voor het voorontwerpbestemmingsplan. De in de MER aangegeven maatregelen zijn mogelijk binnen de kaders van dit bestemmingsplan. In de volgende paragrafen worden de relevante milieuaspecten kort samengevat. Voor meer informatie wordt volledigheidshalve verwezen naar de MER-rapportage en daarbij behorende bijlagen.

In de onderzoeken met betrekking tot lucht en geluid is rekening gehouden met een fasering van de realisering van het plangebied. Uit paragraaf 3.5 kan worden afgeleid dat het gerealiseerde programma in 2015 aanzienlijk lager zal zijn dan de ruim 162.000 m² bvo waar de verkeersberekeningen voor lucht en geluid op zijn gebaseerd.

4.2 Geluidskwaliteit

In het kader van de MER is in mei 2009 door Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Afdeling Milieu & Duurzaamheid van de gemeente Utrecht een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het plangebied. In het rapport "Akoestisch onderzoek Leidsche Rijn Centrum Noord, onderzoek IKV MER" (d.d. 1 mei 2009, kenmerk i896/DIV08-186 - revisie 2009) worden per geluidsbron (wegverkeer, spoorwegverkeer en industrielawaai) de resultaten weergegeven.

Voor het plangebied zijn de volgende geluidsbronnen relevant:

- het wegverkeer op:
 - de rijksweg A2;
 - diverse lokale wegen, zoals de Terwijdesingel en de Stadsbaan;
 - binnenplanse wegen (max. 30 km/uur);
- het railverkeer op de spoorlijn;
- industrielawaai; het gebied ligt gedeeltelijk binnen de geluidszone van het industrielawaai.

Uit het onderzoek komt het volgende naar voren:

- de kantorenwand langs de A2 en Stadsbaan zorgt voor een goede afscherming in een groot deel van Leidsche Rijn Centrum Noord vanwege het wegverkeer op de A2. De geluidsbelasting op de woonblokken Y en Z overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB dan ook niet. Bij de hoogbouw is dit vanaf circa 25 m hoogte echter niet meer het geval en wordt vanaf 30 m hoogte de maximale ontheffingswaarde al overschreden. Hier wordt gebruik gemaakt van dove gevels;
- bij woningen in de hoogbouw en enkele andere woningen (woonblokken Y en Z) is sprake van geluidsniveaus boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als gevolg van de Stadsbaan en de Terwijdesingel. De maximale ontheffingswaarde van 58 dB wordt niet overschreden;
- De binnenplanse wegen (max. 30 km/u) zijn ook onderzocht, ondanks dat deze wegen niet behoeven te worden getoetst aan de grenzen uit de Wet geluidhinder. Vanwege het vele verkeer zal de voorkeursgrenswaarde op veel plaatsen worden overschreden. Op enkele plaatsen zal de geluidsbelasting oplopen tot de maximale ontheffingswaarde. Voor een druk stadscentrum wordt dit acceptabel geacht;
- de geluidsbelasting vanwege het spoor zal bij enkele woningen boven de voorkeursgrenswaarde van 55 dB uitkomen. Nabij het spoor is aanvullende afscherming nodig om onder de maximale ontheffingswaarde te blijven en een geluidsluwe gevel te kunnen creëren;
- industrielawaai van Lage Weide zorgt alleen bij de hoogbouw vanaf de 30 m voor geluidsbelastingen de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Afgezien van de hoogbouw en een enkele woning aan het spoor kunnen alle bouwmassa's beschikken over een luwe zijde. Bij de uitwerking van de massa's is er enerzijds aandacht nodig voor het creëren van een luwe gevel en anderzijds is er aandacht nodig voor de woningindeling.

Cumulatie van verschillende geluidsbronnen is in het plangebied nauwelijks relevant te noemen. Ook hier geldt echter weer een uitzondering voor de hoogbouw waar op grotere hoogte meerdere geluidsbronnen een hoge geluidsbelasting veroorzaken. Er is immers geen afscherming vanuit de omgeving en het geluidsniveau neemt op grotere hoogte nauwelijks af. Omdat deze gevels als doof worden uitgevoerd, is dit alleen nog maar van belang voor het bepalen van de vereiste gevelwering.

Hogere grenswaarde

Als gevolg van het wegverkeer, het spoorwegverkeer en industrielawaai van industrieterrein Lage Weide wordt uit het onderzoek duidelijk dat de voorkeursgrenswaarde op diverse plaatsen in het plangebied wordt overschreden. Omdat op diverse plaatsen geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd worden, dienen de ontheffingen hogere grenswaarde te zijn verleend voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Om de precieze omvang van de hogere grenswaarde vast te kunnen stellen is aanvullend akoestisch onderzoek nodig. Dit aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan de geluidbelasting op de gevels van de hoogbouw. Overigens geldt in alle gevallen dat de binnenwaarde van de geluidgevoelige functies gegarandeerd moeten zijn.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid geen belemmering geeft voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Via de regels van het bestemmingsplan, in combinatie met de voorwaarden van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid, worden randvoorwaarden gesteld ten aanzien van de realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen (in dit geval woningen) in relatie tot de kantorenwand langs de A2.

4.3 Luchtkwaliteit

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling van het plan Leidsche Rijn Centrum Noord heeft Arcadis een luchtonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Na de vaststelling van het MER ("Leidsche Rijn Centrum Noord, Milieueffectrapport d.d. 27 mei 2009, kenmerk 110623/CE9/OE4/000725") door de gemeenteraad op 7 juli is het NSL in werking getreden. Het gebied Leidsche Rijn is als zodanig opgenomen in het NSL, zodat geen afzonderlijk luchtonderzoek meer behoeft te worden uitgevoerd. Voor de volledigheid is echter het reeds eerder uitgevoerde luchtonderzoek geactualiseerd. Ten opzichte van de voorgaande versie d.d. 25 mei 2009 (behorende bij het MER LRCN; door de gemeenteraad aanvaard op 7 juli 2009) is door de inwerkingtreding van het NSL en de verkregen derogatie het luchtonderzoek geactualiseerd, waarbij in volgorde van toepasselijkheid alle relevante wettelijke motiveringsgronden uit artikel 5.16 van de Wet milieubeheer zijn gevolgd.

Uiteraard is ook de samenvatting hiermee in overeenstemming gebracht. Er zijn geen nieuwe berekeningen uitgevoerd, maar de uitgevoerde berekeningen en resultaten zijn beoordeeld op basis van het huidige wettelijke kader. Voor het overige is het rapport ongewijzigd gebleven.

Uit het rapport blijkt dat langs de wegen geprojecteerd in het plangebied LR Centrum Noord er in geen van de onderzochte jaren overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde NO2 worden berekend.

Langs de (overige) binnenstedelijke wegen in het studiegebied zijn er in 2015 langs de onderzochte wegvakken waar er sprake is van overschrijding van grenswaarden geen verslechteringen van de NO2-concentraties berekend ten opzichte van de autonome situatie. Tevens neemt het aantal wegen waarlangs sprake is van overschrijding niet toe ten opzichte van de autonome situatie.

Langs de Rijksweg A2 worden in 2015 de jaargemiddelde grenswaarde voor NO2 overschreden zowel in de autonome situatie als in de plansituatie. Deze overschrijdingen worden berekend ter hoogte van de tunnelmond bij het plangebied. Langs de overige delen van de A2 in het studiegebied worden geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde NO2 berekend. De toename van deze overschrijding ter hoogte van de noordelijke tunnelmond vanwege de plansituatie wordt in het rapport inzichtelijk gemaakt. Deze blijkt op zichzelf bezien niet in betekende mate te zijn. Nog belangrijker is dat op deze plekken het toepasbaarheidsbeginsel als bedoeld in artikel 5.19 van de Wet Milieubeheer aan de orde is waardoor ter plaatse geen beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden; beoordeling van de jaargemiddelde grenswaarde NO2 is aldaar sowieso niet noodzakelijk.

In het jaar 2020 worden in het hele studiegebied geen overschrijdingen van de grenswaarden NO2 meer berekend.

Voor wat betreft PM10 worden in het studiegebied de grenswaarden in de jaren 2015 en 2020 niet meer overschreden, zowel in de autonome als plansituatie.

Op basis van voorgaande en onder verwijzing naar het luchtrapport kan, in juridische zin, op meerdere gronden worden geconcludeerd dat beide inrichtingsvarianten voldoen aan het bepaalde in artikel 5.16 van de wet Milieubeheer; daarbij wordt primair verwezen naar artikel 5.16 lid 1 sub b onder 1 en subsidiair naar hetzelfde

de artikel lid 1 sub c.

Daarnaast wordt verwezen naar hetzelfde artikel lid 1 sub d; Voor wat betreft dit laatste wordt opgemerkt dat dit project betrekking heeft op de ontwikkeling van de locatie Leidsche Rijn welke is benoemd in het NSL. Het NSL is het programma als bedoeld in artikel 5.12 eerste lid waarnaar in artikel 5.16 lid 1 sub d wordt gerefereerd.

Het milieuaspect luchtkwaliteit staat de realisatie van het onderhavige project derhalve niet in de weg.

4.4 Bodemkwaliteit

In de MER-rapportage van Arcadis is een paragraaf over bodem- en grondwaterkwaliteit opgenomen. Uit het BOBIS-systeem van de gemeente Utrecht blijkt dat er in het plangebied geen bodem- en/of grondwaterverontreinigingen bekend zijn.

In de MER-rapportage wordt geconstateerd dat de realisering van Leidsche Rijn Centrum Noord naar verwachting geen effecten zal hebben op de bestaande bodemverontreinigingen buiten het plangebied. De grondverontreinigingen (aanwezig ten zuiden van het spoor) zijn doorgaans niet mobiel. Bij lokale bemalingen voor de realisatie van Leidsche Rijn Centrum Noord bestaat de kans dat bestaande verontreinigingen verplaatst worden. Hieraan dient in de bemalingsberekeningen aandacht te worden besteed en dienen eventueel maatregelen genomen te worden die de verspreiding voorkomen/beperken.

Met betrekking tot de bodem- en grondwaterkwaliteit kan gesteld worden dat er geen belemmeringen bestaan voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Flora en fauna

In maart 2008 heeft het bureau IJzerman Advies in het kader van de MER een quick-scan flora en fauna uitgevoerd. Allereerst wordt opgemerkt dat het plangebied niet in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ligt evenmin in of nabij een Vogel- of Habitatrichtlijngebied of overig beschermd natuurgebied. Vanuit het bestaande provinciale of rijksnatuurbeleid rust er geen planologische gebiedsbescherming op de locatie.

Uit de "Quick-scan flora en fauna, onderzoek naar beschermde natuurwaarden ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen. Locatie Leidsche Rijn Centrum Noord, Utrecht" (d.d. 25 maart 2008. Rapportnummer 200834) komen verder de volgende resultaten naar voren:

- ten tijde van de inspectie en het aanvullend veldonderzoek naar vissen, zijn er geen beschermde soorten aangetroffen. Deze worden niet verwacht door het ontbreken van een geschikte biotoop. Een ontheffing op de Flora- en faunawet is niet vereist;
- algemeen voorkomende soorten zoals egel, haas, bruine rat, mol, konijn, veldmuis, bunzing, spitsmuizen, bruine kikker, bastaardkikker, kleine watersalamander en gewone pad kunnen mogelijkwerwijs worden aangetroffen. Hiervoor hoeft in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen geen ontheffing meer te worden aangevraagd. Het voorkomen van deze soorten wordt door de geplande ontwikkelingen niet in gevaar gebracht;
- de locatie is niet van enig functioneel nut voor de vogeltrek. Foerageer of rustplaatsen ontbreken in en om de planlocatie;
- de locatie is niet van belang als vaste verblijfplaats voor vleermuizen.

Op basis van de quick-scan flora en fauna kan gesteld worden dat de geplande ontwikkeling geen belemmeringen ondervindt door planologische gebiedsbescherming op basis van natuurwetgeving.

4.6 Geurhinder

Sara Lee International

De gemeente Utrecht heeft in een beleidsnotitie vastgelegd dat voor bestaande en nieuwe woningen binnen de invloedssfeer van de fabriek van Douwe Egberts (DE, onderdeel van Sara Lee International) een geurbelas-

ting van 4,8 ge/m³ bij 98 percentiel acceptabel is. Hieraan wordt getoetst. Bij de vergunning Wet milieubeheer van DE (2006) is een gecombineerde geur- en geluidscontour opgenomen waarin op verschillende hoogtes de benodigde afstand voor woningen met betrekking tot de geuremissie van 4,8 en een geluidsbelasting van 55 dB(A) is opgenomen.

Uit de MER-rapportage blijkt dat Leidsche Rijn Centrum Noord ruim buiten de invloed van de geurhinder van Sara Lee International valt.

Overige bedrijvigheid

Uit de MER-rapportage blijkt dat op het nabijgelegen bedrijventerrein Lage Weide nog twee veevoederbedrijven aanwezig zijn die bij extreme omstandigheden lichte geurhinder op de planlocatie kunnen veroorzaken. Voor deze geurhinder is geen apart gemeentelijk beleid vastgesteld maar gelden de normen van de Wet milieubeheer en het landelijke beleid.

De geurbelasting wordt aangepakt middels de vergunning van deze bedrijven. De vergunningvoorschriften zijn afgestemd op de aanwezigheid van bestaande woningen ten westen van de bedrijven (Zuilen). De toekomstige woningen in het plangebied Leidsche Rijn Centrum Noord liggen ten zuiden van de bedrijven en bijna één kilometer verder dan de bestaande woningbouw in Zuilen. De maatregelen voor de woningbouw in Zuilen zullen dus zeker afdoende zijn voor plangebied Leidsche Rijn Centrum Noord, waardoor er geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het plan.

4.7 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid wordt beoordeeld aan de hand van twee criteria:

- het Plaatsgebonden risico De PR geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. De grenswaarde voor nieuwe situatie bedraagt 10⁻⁶;
- het Groepsrisico. Met het GR wordt aangegeven hoe groot het aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen.

Voor externe veiligheid wordt gekeken naar transportassen met gevaarlijke stoffen of bedrijven, die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) vallen.

In de MER-rapportage wordt gemeld dat er in de omgeving van het plangebied twee transportassen aanwezig zijn:

- de spoorlijn Utrecht – Woerden, langs de zuidzijde van het plangebied;
- de rijksweg A2, langs de oost- en noordzijde van het plangebied. Het transport zal over de hoofdbaan rijden en over de parallelbanen zal geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

Er zijn geen risicovolle bedrijven aanwezig. In de MER-rapportage betreft het onderzoek dan ook beide transportassen; de spoorweg en de rijksweg A2.

Spoorweg

In de MER-rapportage wordt vermeld dat, op basis van de marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor (bron: ProRail, september 2007), er in de toekomst geen transporten voor het spoortraject Utrecht–Woerden worden verwacht. Het Plaatsgebonden en Groepsrisico zijn in 2020 voor dit spoortraject naar verwachting niet meer aanwezig. Het aantal transporten neemt in de periode van nu (2008) tot 2020 af tot 0. De verwachting is dat er in 2015 geen transport van gevaarlijke stoffen meer plaatsvindt over dit traject.

In het kader van de MER is voor de autonome situatie uitgegaan van een worst case situatie. Hierbij is uitgegaan van de huidige transportgegevens. In de MER-rapportage wordt voor het groepsrisico een overschrijding van de oriëntatiewaarde geconstateerd. Omdat het transport van gevaarlijke stoffen per spoor op dit traject afneemt is deze overschrijding tijdelijk.

Rijksweg A2

De rijksweg A2 ten zuiden van het spoor is overdekt. In de MER-rapportage wordt gemeld dat de tunnel de omgeving beschermt voor externe veiligheidsrisico's. Van externe veiligheid voor de rijksweg A2 is enkel sprake ter hoogte van de tunnelmond en het onoverdekte gedeelte van de weg:

- ter hoogte van de tunnelmond is een PR-10⁻⁶ contour van circa 80 m berekend. Binnen circa 80 m vanaf de tunnelmond zijn nieuwe kwetsbare bestemmingen niet toegestaan. De geplande bebouwing ligt op een grotere afstand. Langs het open gedeelte van de A2 zijn geen belemmeringen op de ruimtelijke ontwikkelingen, want er ligt geen PR10⁻⁶ contour;
- in vergelijking met de autonome situatie neemt het groepsrisico toe, waarbij in de voorkeursvariant (variant 2) de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Scenarioanalyse

Gezien het feit dat in een risicoanalyse in principe geen rekening wordt gehouden met uitzonderlijke hoogte van gebouwen, is aanvullend op bovengenoemde risicoanalyse door Arcadis een scenarioanalyse uitgevoerd, die de bijzondere effecten op de Hoogbouw in kaart brengt. In de "Scenarioanalyse Leidsche Rijn Centrum Noord" (d.d. juli 2008, rapportnummer 073931444:BI) is een en ander in beeld gebracht:

- **Schade aan gebouwen**
Uit de scenarioanalyses blijkt dat alleen brandbare gassen potentieel veel schade kunnen toebrengen aan de gebouwen in het plangebied. Aanbevolen wordt om in de bouwplanontwikkeling aanvullende berekeningen uit te laten voeren die meer inzicht geven in warmtestraling en drukeffecten als gevolg van ongevallen met deze stofcategorie. Uit de berekeningen moet blijken of specifieke constructieve maatregelen al dan niet aan de orde zijn.
- **Aantal slachtoffers**
Aan de hand van de Leidraad Maatrap is een zeer globale slachtofferindicatie uitgevoerd, wat valt bij een ongeval op de weg of het spoor. Factoren als het tijdstip van het incident, weertype en exacte locatie zijn bepalend voor het aantal slachtoffers. Mede om deze reden is in het rapport (slechts) aangegeven in welke categorie het aantal slachtoffers moet worden gezocht op een schaal van 0 tot 5. In het onderhavige geval is sprake van respectievelijk categorie 4 en 5 uit de Leidraad.
Concrete aantallen worden niet genoemd om dat de methodiek niet geschikt is voor een beperkt aantal risicobronnen, maar bedoeld is voor een regionale inventarisatie van een groot aantal risicobronnen. Uiteraard geeft de slachtoffercategorisering wel een idee van de omvang van een incident ter hoogte van het plangebied.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan gesteld worden dat de geplande ontwikkeling geen belemmeringen ondervindt door het aspect externe veiligheid.

Verantwoordingsplicht Groepsrisico

Op grond van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en het BEVI is het bevoegd gezag, bij het vaststellen van een ruimtelijk besluit waarbij een verhoging van het groepsrisico speelt, wettelijk verplicht een verantwoording af te leggen. In dit geval gaat het om een tijdelijke verhoging. De verantwoording is opgenomen in de bijlage bij de toelichting van dit bestemmingsplan.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is de Brandweer betrokken en heeft zij een pré-advies gegeven. Geadviseerd wordt om nog aandacht te besteden aan het optreden van hulpverleningsdiensten bij een calamiteit. Daarnaast wordt geadviseerd om één of meerdere sessies te organiseren rondom de scenario's BLEVE en daar de Brandweer bij te betrekken. Ook geeft de Brandweer aan graag bij de verdere uitwerking van het bouwplan voor de hoogbouw, betrokken te blijven.

Aan de inhoudelijke opmerkingen zal in het vervolgtraject de nodige aandacht worden besteed. De regionale Brandweer zal bij het vervolgtraject nadrukkelijk betrokken blijven, vooral bij de uitwerking van de bouwplannen.

4.8 Verkeer en parkeren

Verkeersafwikkeling

In het kader van de MER is onderzocht op welke manier de realisatie van Leidsche Rijn Centrum Noord van invloed is op de wegen. De effecten voor de rondom het plangebied gelegen wegen zijn verschillend. Zoals is te verwachten worden de Reykjavikstraat en Stockholmstraat ten opzichte van de autonome situatie een stuk drukker. In de MER is opgenomen in welke mate van toename sprake is.

Uit het onderzoek blijkt dat op enkele wegen een duidelijke toename van de spitsintensiteiten wordt bereikt door de voorgenomen ontwikkeling, vooral de Reykjavikstraat en de Stockholmstraat (de noordelijke en zuidelijke ontsluitingsweg van Leidsche Rijn Centrum Noord) krijgen te maken met een grote toename. Echter, de intensiteiten zijn op geen enkele weg zodanig dat de capaciteit van de wegen in de toekomst niet voldoende zal zijn.

In Leidsche Rijn Centrum Noord zijn veel voorzieningen die bezoekers aantrekken (wonen, werken, winkels etc.). De drukste periodes zullen de ochtend- en avondspits zijn wanneer inwoners van Leidsche Rijn de wijk via de Terwijdesingel en de Soestwetering verlaten en werknemers via deze wegen het gebied binnenkomen. Ook op die momenten is de capaciteit van de wegen voldoende en wordt er geen congestie verwacht.

Parkeren

Uitgangspunt is dat voor alle functies binnen het plangebied is voorzien in parkeergelegenheid. De ontwikkeling Leidsche Rijn Centrum Noord wordt conform de parkeernorm aangelegd, zoals opgenomen in het Masterplan Leidsche Rijn Centrum (2006)².

Conform de gemeentelijke parkeernormen worden circa 3.700 parkeerplaatsen gerealiseerd. Alle parkeerplaatsen voor hoogbouw en de kantoren worden inpandig en gedeeltelijk ondergronds gerealiseerd. Tevens worden parkeerplaatsen op straat, in openbaar gebied, aangelegd. Deze zijn bedoeld voor kort bezoek aan diverse voorzieningen in het plangebied.

Naast het verkeer dat samenhangt met de functies in het gebied, wordt rekening gehouden met de toeristische aantrekkingskracht specifiek van de hoogbouw. Op basis van een CROW-publicatie (Parkeerkencijfers voor Attractie- en dierenparken) is berekend dat er op een gemiddelde dag circa 13 tot 26 parkeerplaatsen nodig zijn. Op topdagen (zon- en feestdagen) wordt de behoefte 3,5 keer zo groot. De gebouwde parkeervoorziening langs het spoor kan dan een rol spelen in het opvangen van deze bezoekers.

4.9 Waterparagraaf

De Watertoets is een proces met als doel de waterbeheerders in vroeg stadium in een planvormingsproces te betrekken. De Watertoets zelf is geen product, maar een proces. De resultaten van de Watertoets worden verwoord in een waterparagraaf. De Watertoets is wettelijk verplicht voor veel ruimtelijke orderingsprocedures, zoals een bestemmingsplan.

Hoewel de Watertoets in een m.e.r.-procedure niet wettelijk verplicht is, is het wel opgenomen in de richtlijnen van de Commissie m.e.r. Een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerders waarborgt een goede implementatie van de wateraspecten in het ruimtelijk plan.

4.9.1 Grondwaterhuishouding

De bodem van het deelgebied Leidsche Rijn Centrum Noord bestaat uit Dregtvaaggronden (klei op veen) en Kalkloze poldervaaggronden (zware klei).

Het gebied wordt gekenmerkt door zeer hoge grondwaterstanden in de winter- en voorjaarsperiode. De

² Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de nota Parkeernormen 2005. Het besluit "Partiële herijking parkeernormen" uit 2008 had geen betrekking op de Leidsche Rijn.

grondwaterstanden zijn naar verwachting in deze periode 0 tot 0,4 meter beneden maaiveld (m-mv). De laagste grondwaterstanden, die doorgaans optreden in de nazomer, variëren sterk. In noordoostelijke richting worden de gebieden natter.

Het plangebied is een kwelgebied; het grondwater beweegt zich opwaarts in de richting van het oppervlak(tewater). Dit betekent hoge grondwaterstanden, die invloed kunnen hebben op de mogelijkheden voor waterberging, groen en de funderingswijze van gebouwen en wegen. De kwel bedraagt circa 1 mm/dag.

Riolering

In Leidsche Rijn Centrum Noord is een Verbeterd Gescheiden Stelsel (VGS) het uitgangspunt voor de afvoer van hemelwater. Hierbij wordt het eerste deel van de neerslag afgevoerd naar de rioolwaterzuivering en het overige afgevoerd naar het oppervlaktewater. Dit in afwijking van de overige gebieden in Leidsche Rijn waar hemelwater zoveel mogelijk wordt afgekoppeld (lokale verwerking van het hemelwater). In Leidsche Rijn Centrum Noord is gekozen voor een VGS omdat vanwege de hoge dichtheid in bebouwing geen ruimte is voor infiltratievoorzieningen.

Het rioolgemaal voor zowel hemelwater als vuilwater komt ten oosten van de kruising van de Jazzboulevard en de Terwijdesingel.

Invloed op grondwaterstanden

Bij verharding van het oppervlak kan het hemelwater niet meer overal op natuurlijke wijze infiltreren in de bodem. Dit kan een effect hebben op verlaagde grondwaterstanden. Deze verlaagde grondwaterstanden kunnen in dit gebied weer effect hebben op zettingen van klei- en veenlagen en daardoor verlaging van het maaiveld. Omdat de verharding van het oppervlak in beide inrichtingsvarianten minimaal zal toenemen ten opzichte van de verharding in de autonome situatie is het effect nihil.

In Leidsche Rijn Centrum Noord wordt het hemelwater getransporteerd en opgevangen in het ondergrondse rioolstelsel. De capaciteit daarvoor moet toereikend zijn

Invloed op grondwaterstromen

Ondiepe of freatische grondwaterstromen kunnen worden veranderd of zelfs worden geblokkeerd door waterdichte constructies in de bodem te realiseren. Het is niet exact duidelijk hoe diep de ondergrondse parkeervoorzieningen worden. De diepte kan effect hebben op de mate van verstoring van grondwaterstanden en -stromen.

Wel is duidelijk dat voornamelijk bij de hoogbouw in een diepe ondergrondse fundering wordt voorzien en daarmee invloed heeft op de grondwaterstromen. Uit het onderzoek naar de fundering voor de Hoogbouw blijkt dat palen tot een diepte van 60 m -NAP aangebracht dienen te worden.

Gezien de fundering van deze toren en de relatief ondiepe grondwaterstanden, wordt een negatieve invloed op de grondwaterstroming voorzien. Dit effect wordt negatief gewaardeerd. Bovenstrooms wordt een risico op grondwateroverlast gevormd, benedenstrooms een risico op grondwateronderlast. Grondwateroverlast wordt voorkomen door waar nodig drainage of "infiltratie en transport-riolering (IT)" aan te leggen. Als gevolg van grondwateronderlast kunnen zettingen optreden.

Invloed op kwel

Om voldoende ontwatering te bereiken voor de beoogde functies, wordt drainage toegestaan. Hiermee wordt grondwater afgevoerd en worden hoge grondwaterstanden afgevlakt. Het kwelwater wordt via drainage afgevoerd naar het watersysteem van Leidsche Rijn.

Het afvoeren van kwelwater en grondwater is in principe niet duurzaam. Het afgevangen water wordt echter gebruikt voor de voeding van het watersysteem van Leidsche Rijn, waarmee een positief effect bereikt wordt.

De daadwerkelijke effecten op de grondwaterstand zijn mede afhankelijk van de wijze van bouwen en funderen.

4.9.2 Oppervlaktewater

In Leidsche Rijn zijn diverse watergangen aanwezig. Deze watergangen hebben een afwaterende en ontwaterende functie. Waterafvoer (in de winter) en wateraanvoer (in de zomer) vindt plaats op de omliggende polders of boezems.

De huidige oppervlaktewatersituatie kenmerkt zich in een gebied met verschillende polderpeilen. In deze gebieden verschilt het zomer- en winterpeil van elkaar. De polderpeilen zijn gericht op een agrarisch gebruik. Daarbij zijn lage winterpeilen en hoge zomerpeilen van belang.

Mede als gevolg van de grote hoeveelheid inlaatwater, is er overal sprake van dezelfde matige waterkwaliteit. Een sterke eenvormigheid van de aquatische en semi-aquatische ecosystemen is het gevolg. Dit wordt nog versterkt door de eenvormige inrichting van de waterlopen en het gevoerde onderhoudsbeheer. Dit geldt voor het gehele gebied van de Leidsche Rijn.

Invloed op oppervlaktewaterkwaliteit

De oppervlaktewaterkwaliteit kan veranderen door de verandering van functie van het plangebied. Omdat Leidsche Rijn Centrum Noord zowel in de autonome situatie als in toekomstige situatie stedelijk gebied betreft, zal de invloed niet veranderen. Daarnaast is er naar verwachting geen invloed op de oppervlaktewaterkwaliteit, omdat het hemelwater dat afstroomt naar het oppervlaktewater waar nodig wordt gezuiverd. Het hemelwater dat valt op wegen wordt afgevoerd naar de zuivering. In het plangebied worden geen uitloegbare materialen gebruikt.

Invloed op waterhuishouding

Door een veranderende structuur van het gebied, dient het oppervlaktewaterstelsel aangepast te worden. Dit kan positieve of nadelige gevolgen hebben op de waterhuishouding.

Het oppervlaktewaterstelsel is in het document "Nieuwe stad, schoon water" en "Basisplan Centrale Zone 2006" uitgewerkt. Daarbij is de afwateringsintensiteit van de oorspronkelijke situatie meegenomen. Ook is het water dat afstroomt van nieuwe verharde oppervlakken meegenomen in het beschreven stelsel. Uitgangspunt is dat er in de toekomst niet meer water wordt afgevoerd dan in de huidige situatie.

Mogelijkheden voor waterberging

De mogelijkheden voor waterberging zijn sterk afhankelijk van de stedenbouwkundige structuur en opzet. In Leidsche Rijn Centrum Noord komt door een strakke en intensief verharde stedenbouwkundige opzet geen oppervlaktewater. Dit betekent weinig mogelijkheden voor waterberging. Enkel aan de randen van het plangebied zijn mogelijkheden voor waterberging.

De watergang langs de Terwijdesingel is van groot belang voor Leidsche Rijn Centrum Noord. Op deze watergang wordt het overschot van hemelwater en mogelijk het drainagewater afgevoerd. Deze watergang krijgt twee verschillende peilen: ten zuiden van de Jazzsingel een vrij fluctuerend waterpeil tussen 0,15 m+ / 0,15 m- NAP. Ten noorden van de Jazzsingel een vrij fluctuerend peil tussen 1,00 m- / 1,30 m-. Ter hoogte van de Jazzsingel komt een stuw om beide peilen van elkaar te scheiden.

Ook realiseert Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden hier een poldergemaal om water vanuit het lage peilvak naar het hoge peilvak op te pompen (hiermee wordt het oppervlaktewaterpeil in Leidsche Rijn Centrum Noord, 't Zand en Terwijde op peil gehouden). Aan de noordzijde van Leidsche Rijn Centrum Noord begint een bermsloot van de A2 met een vast peil van 0,30 m -NAP.

Het tekort aan waterberging wordt buiten Leidsche Rijn Centrum Noord, maar binnen de plangrens van Leidsche Rijn, gecompenseerd. Dit is ook als dusdanig opgenomen in het Basisplan Centrale Zone 2006.

4.9.3 Watertoets

Ten behoeve van de invulling van het plan Leidsche Rijn Centrum Noord, heeft in het kader van het eerder genoemde Masterplan en de MER, overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden.

De waterbeheerder maakt deel uit van de taakgroep Water van de Leidsche Rijn. Het Hoogheemraadschap en de Provincie Utrecht zijn, via de taakgroep Water, beiden betrokken geweest bij het opstellen van en hebben hun goedkeuring gegeven aan het document "Nieuwe stad, schoon water" en het Basisplan Centrale zone 2006. De waterhuishouding in Leidsche Rijn Centrum Noord is hierop gebaseerd.

Zowel het MER-rapport als het bestemmingsplan worden aan de waterbeheerders voorgelegd. Het Hoogheemraadschap wordt in het kader van het wettelijk vooroverleg als waterbeheerder gevraagd een reactie te geven in het kader van het bestemmingsplan. De reactie kan tevens worden gezien als watertoets.

4.10 Straalpaden, zendstations en vliegverkeer

Straalpaden en zendstations

In de gemeentelijke hoogbouwvisie is uitgegaan van de straalpaden/zendstations van KPN als uitgangspunt voor alle hoogbouwinitiatieven. Het plangebied valt ruimschoots buiten de straalpaden, waardoor op basis van straalpaden en zendstations geen belemmering bestaat voor voorgenomen ontwikkeling (inclusief de hoogbouw).

Vliegruim van Schiphol

De locatie van de hoogbouw ligt buiten het vliegruim van Schiphol. Op de bovenkant van de hoogbouw kan een lichtinstallatie worden aangebracht. Daarnaast wordt de toren opgenomen in de lijst van obstakels waar alle hoge gebouwen, masten, windmolens, schoorstenen en dergelijke in Nederland op staan vermeld.

Vliegverkeer

Het westelijke deel van de stad Utrecht valt binnen de contouren van de 'Terminal Manoeuvring Area' van vliegbasis Soesterberg. Aangezien de hoogbouw ruimschoots onder de ondergrens van circa 333 meter komt, vormt de TMA geen belemmering voor realisatie van de hoogbouw. Daarnaast hanteert Defensie boven het grondgebied van de stad Utrecht sinds enige tijd geen straalverbindingen meer.

Verder ziet de landelijke Luchtverkeersleiding geen reden om te veronderstellen dat een toren met een hoogte van 260 m enig vliegverkeer in de weg zit. Het effect wordt daarom neutraal gewaardeerd.

Radarverstoring

Het Ministerie van Defensie hanteert een beleidslijn voor een maximaal toelaatbare verstoring van de radar (i.c. Soesterberg). De verstoring van de radar mag als gevolg van de hoogbouw niet groter zijn dan 10%. Gebleken is dat op nationaal niveau deze beleidsregel leidt tot ongewenste beperkingen in de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Op dit moment wordt daarom gezocht naar mogelijkheden voor aanpassing van de normen en de onderzoeksmethodiek. Daarnaast wordt onderzocht op welke wijze er een beter dekkend systeem kan worden verkregen.

4.11 Archeologie

Uit de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) voor het plangebied blijkt dat er in het te ontwikkelen gebied voor Leidsche Rijn Centrum Noord geen sprake is van (middel)hoge verwachtingswaarden. Tevens zijn er geen archeologische monumenten in het plangebied bekend. Daarmee is de verwachting dat ten aanzien van geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie over het geheel genomen geen of zeer beperkte effecten optreden.³

³ Zie ook MER-rapportage Arcadis

4.12 Leefmilieu (lichthinder, windhinder, zichthinder)

Naast milieutechnische randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Noord is bij de m.e.r.-procedure tevens aandacht besteed aan de impact op de leefbaarheid van het gebied en omgeving.

4.12.1 Windtunnelonderzoek

In juni 2008 is door Peutz BV een windtunnelonderzoek met betrekking tot het te verwachten windklimaat op loop- en verblijfsniveau uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is het geven van een eerste beoordeling van het te verwachten windklimaat rondom de aangepaste onderhavige bouwplannen.

Uit het onderzoek "Leidsche Rijn Centrum Noord, Utrecht, windtunnelonderzoek met betrekking tot het te verwachten windklimaat op loop- en verblijfsniveau - vervolgonderzoek" (d.d. 14 oktober 2008, nr. GA 15473-2) blijkt dat in vrijwel elk binnenhof, met uitzondering van het meeste noordelijk gelegen binnenhof, een goed tot vrijwel goed windklimaat is te verwachten. In de noordhoek van het plangebied treedt naar verwachting lokaal een slecht windklimaat op met een beperkt gevarenrisico voor het loopgebied. Bij het stationssplein is een goed windklimaat te verwachten. Verder wordt in een groot gedeelte van het openbare gebied een "goed" tot plaatselijk "matig" windklimaat verwacht.

Geconcludeerd wordt na het treffen van een aantal aanvullende voorzieningen, er vanuit het aspect windhinder geen belemmeringen bestaan voor de realisatie van voorgenomen ontwikkeling. Opgemerkt wordt dat de windhinder mede afhankelijk is van de definitieve vormgeving van de gebouwen. Dit betekent dat bij de planvorming het aspect windhinder de aandacht blijft houden. Het bestemmingsplan biedt daarbij ruimte voor verschillende architectonische uitwerkingen van de gebouwen.

4.12.2 Schaduwwerking hoogbouw

Door de hoogte van de hoogbouw ontstaat een schaduwwerking. Met behulp van een schaalmodel zijn in het kader van de MER-rapportage metingen verricht voor het begin van elk seizoen op vier tijdstippen van de dag. Op dit moment bestaan er nog geen normen ten aanzien van schaduwwerking (bezonning). De beoordeling is kwalitatief en gebaseerd op:

- het beschaduen van woongebied door de hoogbouw;
- het aantal seizoenen waarin de schaduwhinder plaatsvindt.

De woonwijk ten noordwesten van de hoogbouw ligt in het invloedsgebied. De lange schaduw in oostelijke richting valt voor het overgrote deel over het bedrijventerreingebied. In het najaar en de winter is er meer sprake van schaduwvorming over woongebied door de hoogbouw.

Omdat de schaduwwerking beperkt is tot twee seizoenen en de schaduwvorm een langgerekte vorm betreft, is er geen sprake van langdurige schaduwwerking over woongebied. Daarnaast betreft het geen bewegende installatie, wat de hinderbeleving minimaliseert.

4.12.3 Visueel effect

In het kader van de m.e.r.-procedure is door Arcadis het aspect visueel ruimtelijke kenmerken beoordeeld aan de hand van twee criteria:

1. visueel effect op de omgeving:
 - zichtbaarheid in Randstad/Groene Hart;
 - de hoogbouw als baken, identiteitsdrager voor Leidsche Rijn en de stad Utrecht;
2. visuele ruimtelijke kenmerken binnen het plangebied.

Zichtbaarheid buiten Utrecht

In theorie zal de hoogbouw over een afstand van 62 km te zien zijn. Het zichtbereik van 62 km is bepaald in een situatie dat er geen bebouwing en begroeiing rondom het gebouw aanwezig is binnen die straal. Door de

vaak minder goede weersomstandigheden in Nederland zal de toren echter minder dan 10% van de tijd zichtbaar zijn op grote afstand (meer dan 30 km). Uit metingen van het KNMI tussen 1981 en 2000 blijkt dat het nog geen 10% van de tijd (dag én nacht) mogelijk was om 30 km ver te kijken (er is ook 's nachts gemeten, omdat een verlichte toren ook als baken zichtbaar is) (zie ook de RPB studie "Zichtbaarheid Hoogbouw").

Een en ander neemt niet weg dat de hoogbouw vanuit buiten de stad Utrecht zichtbaar zal zijn. Vanuit het oosten en zuidoosten zal de toren beduidend minder goed zichtbaar zijn vanwege de beboste Utrechtse Heuvelrug en de diverse rivierdijken. Onder gunstige weersomstandigheden zal de toren af en toe zichtbaar zijn vanaf de uitvalswegen vanuit Amsterdam, Bodegraven en Gorinchem. Langs de A2 tussen Amsterdam en Utrecht zal de toren zich duidelijk als landmark presenteren en heeft een grote impact aan de horizon.

Hoogbouw als baken, identiteitsdrager voor Leidsche Rijn en stad Utrecht

Binnen Leidsche Rijn Centrum Noord neemt de hoogbouw een meer bijzondere plek in dan de overige bebouwing, maar is opgenomen in het stedenbouwkundige weefsel van de wijk. Het principe van uitgestelde ontmoeting is toegepast: hoewel de toren van veraf zichtbaar is, is de hoogbouw niet snel in z'n geheel te zien en toont zich pas van top tot teen als je aan de voet van het gebouw staat.

De hoogbouw zal, gezien haar hoogte, zichtbaar zijn en daarmee aan Leidsche Rijn Centrum en de stad Utrecht een duidelijke identiteit en karakter geven.

Visuele ruimtelijke kenmerken binnen het plangebied

De hoogbouw neemt een centrale positie in het plangebied. Door de plaatsing van de hoogbouw in de noord-west hoek van Leidsche Rijn Centrum Noord is sprake van een duidelijk ruimtelijke relatie van de elementen binnen het plangebied, met op de hoeken van de diagonale as de karakteristieke hoogbouw en het stationsplein. Ook ontstaat er meer relatie tussen het kernwinkelgebied van Leidsche Rijn Centrum en de hoogbouw door de verbinding met de onderdoorgang van het spoor.

In de hoogbouw staat het multifunctionele karakter voorop. Door zo hoog te bouwen is het directe ruimtebeslag van de hoogbouw relatief (zeer) gering. Een dergelijke sterk geconcentreerde ontwikkeling biedt kansen om elders minder ruimte te gebruiken en daarmee het fysieke ruimtebeslag op het open landschap te beperken.

Door een menging van functies en publieksruimte zal er een positief effect zijn omdat het de verblijfskwaliteit en levendigheid van het plangebied vergroot. Het ruimtegebruik is gunstig, omdat het ruimtegebruik toeneemt ten opzichte van het benodigde oppervlak (meer functies op een kleinere footprint).

4.12.4 Overige aspecten leefbaar milieu

Calamiteiten

In de directe nabijheid van het plangebied is een brandweerkazerne aanwezig. Op een afstand van minder dan 1 km ligt het St. Antonius Ziekenhuis. De nabijheid van deze voorzieningen is gunstig gezien de bereikbaarheid en korte aanrijtijd voor de hulpdiensten. Hulpdiensten kunnen van alle auto-ontsluitingswegen gebruik maken.

Sociale veiligheid

De sociale veiligheid in de wijk als geheel wordt positief beïnvloedt door het levendig houden van de plinten aan de straatzijde. Hierdoor ontstaat informeel toezicht op de openbare ruimte en wordt levendigheid gecreëerd. De groenzones (beplanting) langs de straten dragen bij aan een prettige beleving.

De transparantie die nagestreefd wordt op de begane grond komt ook de zichtlijnen ten goede. De semi-openbare binnenhoven zullen bijdragen aan een transparante sfeer en ook voorzien in de broodnodige openbare gebieden. Wel dient overwogen te worden de ruimtes 's avonds af te sluiten. Door de positie van de hoogbouw in één lijn met de route van en naar het stationsplein, ontstaat een levendige as die als centrale ader van de wijk zal gaan functioneren. De drukke loopstromen worden diep de wijk ingetrokken. Dit zal een

positief effect hebben op de sociale veiligheid.

Voor het realiseren van een leefbare wijk is echter blijvende aandacht voor de sociale veiligheid in de vervolgfasen van belang. Aandacht moet daarbij vooral worden besteed aan de inrichting (in stand houden van de zichtlijnen), verlichting, onderhoud en beheer en uiteindelijke materiaalkeuze en detaillering in verband met vandalismebestendigheid.

4.13 Duurzaam bouwen

De gemeente Utrecht kent een vastgesteld beleid ten aanzien van de kwaliteit van woningen. 'Integrale Woning Kwaliteit'. Dit beleid kent zes kwaliteitseisen voor woningen. Tevens is de ambitie om een betere Energie Prestatie Norm (EPN) te halen bij de bouw van de woningen dan het bouwbesluit voorschrijft.

De duurzaamheid van de bouw van woningen, kantoren en/of de bouw van gecombineerde functies wordt gekwantificeerd in de systematiek 'Greencalc+'. Dit is een methode om diverse bouwkundige en installatietechnische maatregelen op het onderdeel duurzaamheid (energiebesparing, materiaalgebruik, waterbesparing en mobiliteit) te 'meten'. Het model kwantificeert de effectiviteit van duurzaam bouwen. Voor kantoren geldt een 'Greencalc+' score van 300. Voor gebouwen met een combinatie van functies geldt een norm van 280. Voor de woningbouw geldt een score van ten minste 260. Voor alle scores geldt als peiljaar 2008.

4.14 Nutsvoorzieningen

Afspraken over nutsleidingen en gebouwde nutsvoorzieningen zijn vastgelegd in de Nutsatlas Leidsche Rijn. Enkele belangrijke uitgangspunten voor Leidsche Rijn Centrum Noord zijn:

- in het plangebied wordt alleen stadsverwarming aangelegd;
- geen aanleg van doorgaande nutstracés in het plangebied. Een uitzondering hierop is de ventweg ten oosten van de Terwijdesingel: hierin liggen de doorgaande waterleidingen en de leidingen voor de stadsverwarming.

Hoofdstuk 5. Juridische plantoelichting

5.1 Planvorm

Het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Noord kenmerkt zich door een globale bestemmingsregeling, zowel op de verbeelding/plankaart als in de regels, voor de in het gebied gewenste functies en bebouwing. Wanneer het gebied is gerealiseerd kan het gebied te zijner tijd – indien gewenst – worden voorzien van een meer gedetailleerde bestemmingsregime.

5.2 Opbouw regels

In het kader van de standaardisering van de bestemmingsplannen is de Utrechtse Leest opgesteld. Daarin zijn de 'standaardvoorschriften' voor de bestemmingsplannen binnen de gemeente Utrecht opgenomen. Deze voorschriften zijn gegroepeerd in vier hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

5.3 Artikelsgewijze toelichting

In het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van twee aparte gemengde bestemmingen. Op deze wijze wordt recht gedaan aan het onderscheid dat aanwezig is tussen de verschillende deelgebieden:

- Gemengd – 1: Hoogbouw;
- Gemengd – 2: Spoorzone (Woonblokken Y en Z) en A2 – zone.

Bestemming Gemengd – 1

Deze bestemming is bedoeld voor de hoogbouw. Op de verbeelding is in eerst instantie de onderbouw vastgelegd. Door middel van verschillende maatvoeringaanduidingen wordt de nagestreefde hoogtegeleding, zoals beschreven in paragraaf 3.3, van de onderbouw vastgelegd.

Over het volledige bouwvlak is een bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – hoogbouw” gelegd. In de regels is bepaald dat ten hoogste 80% van het bouwvlak mag worden bebouwd tot een bouwhoogte van 265 m. Dit betekent dat het ontwerp van de hoogbouw niet specifiek is vastgelegd.

In de bestemmingsomschrijving wordt het functionele programma weergegeven. Een aantal functies is gemaximeerd. Onder voorwaarden kan binnen zekere grenzen van dit programma worden afgeweken, hier wordt in paragraaf 5.4 nader op ingegaan.

Bestemming Gemengd – 2

Deze bestemming is gelegd op de beide (woon)blokken in de spoorzone en op de A2-zone.

Woonblokken Y en Z

Beide bestemmingsvlakken worden volledig begrensd door een bouwvlak. Binnen het bouwvlak wordt de bebouwing gerealiseerd. Met behulp van opeenvolgende maatvoeringsvlakken wordt de nagestreefde hoogtegeleding vastgelegd. Aan de zijde van de spoorlijn geldt, naast een maximale bouwhoogte, ook een minimale bouwhoogte. Op deze wijze wordt gegarandeerd dat er voldoende geluidsafscherming wordt gerealiseerd.

Voor het binnenterrein geldt een bouwhoogte van 1,5 m. Het betreft hier de halfondergrondse parkeergarage die volledig onder het bouwvlak wordt gerealiseerd. De binnentuinen worden op het afgewerkte dak van de parkeergarage gerealiseerd.

A2-zone

Ook voor de A2-zone wordt met behulp van opeenvolgende maatvoeringsvlakken de nagestreefde hoogtegeleding vastgelegd. Voor een groot deel van de onderbouw wordt een minimale bouwhoogte aangegeven. Op deze wijze wordt gegarandeerd dat op deze gronden bebouwing van voldoende hoogte wordt gerealiseerd ter afscherming van het wegverkeer op de A2.

Op de verbeelding zijn ruime maximale bouwhoogten vastgelegd. Hierbinnen kunnen de geplande hoogteaccenten op de onderbouw en op de punt van de A2-zone worden gerealiseerd. Waar deze hoogteaccenten exact worden gerealiseerd wordt uiteindelijk overgelaten aan Welstand. De bouwplannen worden in het kader van Welstand getoetst aan het vastgestelde stedenbouwkundige plan.

Bestemmingsomschrijving

Functioneel zijn de beide blokken in de Spoorzone en de A2-zone samengevoegd. In de bestemmingsomschrijving wordt een aantal functies gemaximeerd. Onder voorwaarden kan binnen zekere grenzen van dit programma worden afgeweken, hier wordt in paragraaf 5.4 nader op ingegaan.

In de bestemming Gemengd -2 zijn diverse functieaanduidingen opgenomen:

- om een goede functionele aansluiting van het plangebied op Leidsche Rijn Centrum Zuid te bewerkstelligen worden detailhandel, horeca en/of publieksgerichte dienstverlening op de verbeelding gesitueerd langs de Stockholmstraat, Oslostraat, Reykjavikstraat en rond het Reykjavikplein. Om praktische redenen is er voor gekozen om deze functies te bundelen in de functieaanduiding "gemengd (gd)";
- ter plaatse van de functie-aanduidingen "parkeergarage (pg)" en "kantoren (k)" zijn uitsluitend de betreffende "niet-geluidgevoelige functies" op alle verdiepingen toegestaan; wonen is dan ook specifiek uitgesloten. Dit betekent in de praktijk dat, met uitzondering van de plint aan het Reykjavikplein, in de A2-zone alleen kantoren (met bijbehorende parkeervoorzieningen), mogelijk zijn. Voor de beide woonblokken betekent het dat langs de spoorlijn en op de hoek met de Terwijdesingel uitsluitend kantoren en een parkeergarage mogen worden gebouwd.
Deze bepalingen houden verband met de geluidhinder vanwege de spoorlijn, het wegverkeer op de Terwijdesingel en de A2 en het industrielawaai op het nabijgelegen bedrijventerrein Lage Weide (zie paragraaf 4.2);
- voor wonen wordt een onderscheid gemaakt tussen de A2-zone en de Spoorzone. In de A2-zone wordt wonen overal uitgesloten met behulp van de functieaanduiding "kantoren". In de beide woonblokken Y en Z is wonen zowel op de begane grond als op de verdiepingen toegestaan, met uitzondering van de bebouwing op de hoek met de Terwijdesingel en langs de spoorlijn (zie voorgaand aandachtspunt).

5.4 Bijzondere aspecten

Gemengd-1 en Gemengd-2: verplichtende voorwaarden bij bouwvergunning

Het is niet mogelijk om in het bestemmingsplan een directe verplichting op te nemen dat de geluidwerende kantorenwand in de A2-zone dient te worden gebouwd (toelatingsplanologie). Op de verbeelding is wel een minimale bouwhoogte vastgelegd, aangezien deze ruimtelijk relevant is als gevolg van de geluidhinder.

In de regels wordt in beginsel een relatie gelegd tussen realisatie van de geluidwerende kantorenwand en de (geluidsgevoelige) woningen in het plangebied. In beide bestemmingen **Gemengd-1** en **Gemengd-2** is namelijk de bepaling opgenomen dat bij verlenen van de bouwvergunning dient vast te staan dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen ofwel voldoen aan de voorkeursgrenswaarde of, wanneer ontheffing is

verleend, de toegestane hogere waarde. Voor het verlenen van een hogere waarde geldt als eis dat elke woning een geluidsluwe gevel heeft.

Door deze eis in de regels op te nemen dient bij het verlenen van de bouwvergunning voor de woningen te zijn aangetoond dat er in voldoende mate sprake is van geluidsafscherming, vanwege het wegverkeer op de A2, het railverkeer op de naastgelegen spoorlijn en vanwege het industrielawaai op het nabijgelegen bedrijventerrein Lage Weide (zie paragraaf 4.2).

Deze voorwaarde betekent in de praktijk dat eerst de afschermende bebouwing moet zijn gebouwd voordat bouwvergunning kan worden verleend. Wanneer hiervan nog geen sprake is kunnen de betreffende woningen in principe niet worden gerealiseerd. Daarbij kan het zo zijn dat een gedeeltelijke bouw van de kantorenwand voldoende is voor het kunnen realiseren van een bouwblok. Dit zal dan bij de bouwaanvraag van dit betreffende bouwblok aangetoond moeten worden.

Wanneer niet direct voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde of de toegestane hogere waarde kunnen geluidsgevoelige functies alsnog worden gerealiseerd door gebruik te maken van vliesgevels en/of dove gevels:

- van een vliesgevel is sprake wanneer een dichte glazen voorzetgevel op de feitelijke gevel wordt gemoniteerd. De vliesgevel schermt het feitelijke gebouw akoestisch af. Als het scherm zodanig geluid weert dat het geluidsniveau op de achterliggende, eigenlijke gevel minder dan 48 dB is, is geen hogere waarde nodig. Als de geluidsbelasting op de gevel tussen de 48 dB en de maximale grenswaarde bedraagt, is een hogere waarde noodzakelijk;
- een dove gevel betreft een bouwkundige constructie met bij uitzondering te openen delen (zoals ramen, deuren en ventilatievoorzieningen), als die delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte, met voldoende geluidswering. Een dove gevel wordt in het kader van de Wet geluidhinder niet als gevel aangemerkt. De geluidsnormen uit de Wet geluidhinder zijn dan voor deze gevel niet van toepassing.

Beide type gevels kunnen ook in combinatie met elkaar worden gebruikt. Bijvoorbeeld in het geval van een afgeschermd balkon en/of loggia als vliesgevel ingepast in een dove gevel. Op deze wijze kan op een geluidsbelaste locatie alsnog een afgeschermd (geluidsluwe) buitenruimte worden gerealiseerd.

Flexibiliteit met betrekking tot het functioneel programma

In de beide gemengde bestemmingen Gemengd-1 en Gemengd 2 wordt in de bestemmingsomschrijving voor een aantal functies een maximale brutovloeroppervlakte aangegeven. Daarbij heeft het programma uit het Stedenbouwkundig Plan in eerste instantie als basis gediend. Omdat de planvorming zich de komende jaren verder moet uitkristalliseren is het in de regels mogelijk om het functionele programma onder voorwaarden te wijzigen.

Het is binnen elke bestemming mogelijk om gemaximaliseerde functies uit te wisselen mits:

- het totale toegelaten programma niet toeneemt; ofwel de gezamenlijke maximale brutovloeroppervlakte voor de 'uitwisselbare' functies en voorzieningen niet wordt overschreden;
- uit onderzoek is gebleken dat er geen wezenlijk nadelige effecten voor het milieu optreden, vergeleken met de situatie vóór wijziging.

Hiertoe is in beide bestemmingen een ontheffingsmogelijkheid opgenomen.

Een soortgelijke uitwisseling is ook via wijziging mogelijk tussen de beide bestemming (opgenomen in het artikel betreffende Algemene wijzigingsregels) Hiervoor gelden soortgelijke randvoorwaarden met betrekking tot het maximaal toegelaten programma en de effecten voor het milieu.

Tot slot bestaat ook nog de mogelijkheid om op basis van een algemene ontheffing met maximaal 10% van het toegelaten programma af te wijken. Hier is in de MER bij de doorrekening van het worst-case scenario al rekening mee gehouden.

Gebiedsaanduiding geluidszone – Industrielawaai

Een bijzondere aspect betreft ten slotte de gebiedsaanduiding "geluidzone – industrie". Het betreft het gedeelte van het plangebied dat gelegen is binnen de geluidszone van het nabijgelegen bedrijventerrein Lage Weide.

Ter voldoening aan de Wet geluidhinder dient deze geluidszone op de verbeelding aangegeven te worden.

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Resultaten vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

[P.M.]

6.2.2 Advies wijkraad

[P.M.]

6.2.2 Resultaten Inspraak

[P.M.]

Hoofdstuk 7. Economische uitvoerbaarheid

Haalbaarheid

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de integrale gebiedsontwikkeling van de locatie Leidsche Rijn Centrum Noord. Het betreft een ontwikkelplan waarbij de gemeente door middel van actief grondbeleid (een deel van) Leidsche Rijn Centrum tot ontwikkeling brengt. Dit betekent concreet dat de gemeente de grondexploitatie voert om de gebiedsontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Noord te realiseren. Deze grondexploitatie past binnen de financiële kaders vanuit het Masterplan Leidsche Rijn Centrum. De door de gemeente te maken kosten in het kader van dit bestemmingsplan, onderzoeken en de uitvoering van het plan worden verhaald bij de toekomstige gronduitgifte van bouw kavels. De gemeente is eigenaar van de meeste gronden. Een klein deel is in eigendom van ProRail. Met deze eigenaar worden afspraken gemaakt over grondoverdracht. De ambtelijke kosten voor de begeleiding en toetsing van aanvragen worden door middel van leges gedekt.

Planschade

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. Het is in dit geval niet aannemelijk dat er aanleiding is voor vergoedbare planschade. Het vigerende bestemmingsplan biedt ruime bouw mogelijkheden, waarbij de bouw hoogte niet is begrensd.

Exploitatieplan

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt tenzij kostenverhaal op een andere wijze is verzekerd of er geen sprake is van kostenverhaal. In dit geval is kostenverhaal anderszins verzekerd door gronduitgifte, waardoor een exploitatieplan niet hoeft te worden opgesteld.

Geconcludeerd kan worden dat sprake is van een financieel haalbaar plan.

Bijlage 1: Lijst uitgevoerde onderzoeken

- *"Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Noord"*, gemeente Utrecht, datum maart 2009.
- *"Leidsche Rijn Centrum Noord. Milieueffectrapportage"*, Arcadis Nederland bv, datum 27 mei 2009, rapportnr. 110623/CE9/OE4/000725.
- *"Luchtonderzoek Leidsche Rijn Centrum Noord"*, Arcadis Nederland bv, datum 22 september 2009.

Deze bijlagen zijn als losse bijlagen bij het voorontwerpbestemmingsplan gevoegd.

Bijlage 2: Verantwoording groepsrisico Leidsche Rijn Centrum-Noord

In de onderzoeken ten behoeve van het aspect externe veiligheid is in alle gevallen uitgegaan van een "worst case scenario".

Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt binnenkort landelijk (Ministerie V&W) geregeld in het "Basisnet". Hierin is gegarandeerd dat voor bestaande en geplande ontwikkelingen geen belemmeringen zullen zijn met betrekking tot externe veiligheid. De ontwikkelingen van Leidsche Rijn Centrum zijn opgenomen in dit Basisnet. Nu is nog de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen bepalend.

Voor de opzet en conclusies van het onderzoek naar externe veiligheid wordt verwezen naar de milieueffectrapportage en bijbehorend onderzoeksrapport.

Spoor:

Voor de berekening van het groepsrisico spoor is als uitgangspunt genomen het huidige transport van gevaarlijke stoffen. Met de in gebruik name van de Betuwelijn zal het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Rotterdam – Arnhem verminderen en over enige jaren geheel stoppen. Nu is echter nog onbekend wanneer dat zal zijn. Daarom is als worst-case ook berekend het groepsrisico 2020 met het huidige transport. Dit moet echter gezien worden als de situatie van "tijdelijke overschrijding", die zeker niet tot 2020 zal duren. De bouw van Leidsche Rijn Centrum is gepland tussen 2014 en 2020. In deze periode loopt de intensiteit van transport gevaarlijke stoffen terug of is dan al gestopt. Voor 2020, als het plan Leidsche Rijn Centrum Noord is gerealiseerd is, wordt door Prorail deze spoorlijn niet meer aangegeven als vervoersas voor gevaarlijke stoffen.

Verder is in het onderzoek te zien dat de tweede variant, die uiteindelijk is gekozen als variant voor het Stedenbouwkundig plan en waarvoor het bestemmingsplan is opgesteld, beter scoort voor het groepsrisico dan variant 1.

In het huidige plan is de hoogbouw ten opzichte van het spoor naar achter geschoven wat het groepsrisico verkleint. Verder zijn in het plan ook zo veel mogelijk functies direct langs het spoor gelegd die minder bijdragen aan het groepsrisico. In het eerste bouwblok liggen direct aan het spoor kantoren en zijn de woningen daar achter gesitueerd. Dit is gunstig gezien het feit dat het vervoer van gevaarlijke stoffen met name 's nachts plaats vindt. In het tweede bouwblok langs het spoor is de ruimte direct langs het spoor ingericht ten behoeve van parkeren en zijn de woningen daarachter gesitueerd.

Rijksweg A2:

Ook voor het groepsrisico is de gekozen Variant 2 een verbetering. Met deze variant is er geen overschrijding meer van de oriënterende waarde.

Het programma langs de A2 is eveneens geoptimaliseerd voor onder andere externe veiligheid. Direct langs de A2 zijn parkeervoorzieningen gesitueerd. Daarachter kantoren. Op groter afstand zijn pas woningen ge-projecteerd.

Een andere mogelijke maatregel is natuurlijk het verlagen van de transportfrequentie. Dit is echter een maatregel die niet binnen het bereik van de gemeentelijke overheid ligt. In het kader van het Basisnet zal er vanuit de gemeente Utrecht worden aangedrongen het vervoer over dit gedeelte van de A2 zoveel mogelijk te beperken.

Hoogbouw:

Gelet op het bijzondere karakter van de hoogbouw is er een scenarioanalyse opgesteld. Uit deze analyse blijkt dat op grotere hoogte brandbare en toxische vloeistoffen geen bijzonder effecten geven of verwaarloosbaar klein zijn. Alleen voor brandbare gasscenario's gelden bijzonder letale effecten. Bij de uitwerking van het ontwerp van de hoogbouw zal hier rekening mee moeten worden gehouden. Het gaat dan om constructieve maatregelen ten behoeve van warmtestraling en drukeffecten voor het gebouw en om een ontruimingsplan. De gevolgen van deze effecten kunnen op stedenbouwkundig niveau niet verder worden verkleind. Bij dit bestemmingsplan kunnen hieraan geen verdere voorwaarden worden gesteld. Dit zal op gebouwniveau verder moeten worden uitgewerkt en vraagt extra aandacht bij de vergunning in het kader van het Bouwbesluit.

Mogelijkheden t.a.v. bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Mogelijkheden voor de rampenbestrijding

Hoewel de kans op een groot incident met gevaarlijke stoffen klein is, wordt voor de bepaling van de mogelijkheden voor de rampenbestrijding een maatscenario gedefinieerd. Een maat-scenario beschrijft het ongeval met de grootste effecten waarvan het nog geloofwaardig is dat het zich kan voordoen. Voor de twee soorten risicobronnen is hieronder een maatscenario bepaald en zijn de mogelijkheden voor de rampenbestrijding per risicobron bepaald.

Rijksweg A2

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A2 is het maatscenario een ongeval met een tankwagen gevuld met LPG, waarbij de integriteit van de tankwandconstructie het begeeft en er een warme Bleve⁴ optreedt. Bij dit scenario liggen de mogelijkheden voor de rampenbestrijding voornamelijk in het voorkomen van het optreden van een Bleve. De prioriteit ligt dan bij het aanpakken van de bron, dus het koelen van de tankwagen. Zolang de tankwagen niet geëxplodeert is, is er in principe tijd om het gebied te ontruimen. Of dit mogelijk is, is afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende materieel, de bereikbaarheid van het incident, de beschikbaarheid van voldoende bluswater en de beschikbare tijd voor een inzet:

- **Materieel**
Voor het voorkomen van een Bleve van een tankwagen is de inzet van minimaal twee blusvoertuigen vereist. Deze voertuigen kunnen na circa 10 minuten na alarmering ter plaatse zijn, indien direct voor middelbrand wordt gealarmeerd. Indien niet direct voor een middelbrand wordt gealarmeerd zal het tweede blusvoertuig na ongeveer 15 minuten ter plaatse kunnen zijn.
- **Bereikbaarheid**
Momenteel is Rijkswaterstaat bezig met de verbreding van de rijksweg A2 ter plaatse van het plangebied. Vanaf 2010 bestaat de rijksweg A2 uit 10 rijstroken, 2x3 hoofdrijbanen en 2x2 parallelrijbanen en in totaal 4 vluchtstroken. Incidentlocaties op dit gedeelte van de rijksweg A2 zijn in normale situaties goed bereikbaar. Voor de westelijke hoofd- en parallel-rijbanen wordt voorzien in een calamiteitentoeit, uitsluitend voor het gebruik door de hulpverleningsdiensten. Vanaf deze toet kunnen zowel de hoofd- als parallel-rijbanen gekozen worden.
Voor de oostelijke hoofd- en parallel-rijbanen kan vanaf knooppunt Oudenrijn een aanrij-keuze gemaakt worden. Vanaf het knooppunt Hooggelegen kunnen de oostelijke parallel-rijbanen rechtstreeks bereikt worden, en via een aparte calamiteiten doorgang kunnen de oostelijke hoofdrijbanen bereikt worden. In het algemeen kan dus gesteld worden dat de rijksweg A2 langs het plangebied goed bereikbaar is voor de hulpverleningsdiensten. Hierbij wordt een kanttekening geplaatst dat in uitzonderlijke situaties, waarbij de rijbanen en de vluchtstrook geblokkeerd raken, de incidentlocatie alsnog slecht bereikbaar kan zijn.

⁴ *Bleve : Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion, een explosie die kan voorkomen als een houder (tankwagen) met vloeistof onder druk openscheurt.*

- **Bluswater**
Langs de rijksweg A2 worden geluidswerende voorzieningen geplaatst. Ter hoogte van het plangebied bestaat deze geluidswering uit een aaneengesloten plint van kantoorgebouwen. Door deze geluidswerende voorzieningen dienen er aanvullende maatregelen getroffen te worden om primaire en/of secundaire bluswatervoorzieningen in de omgeving aanwezig te krijgen om bij een dreigende Blevé van een tankwagen een effectieve inzet te plegen. Binnen het tracé van de rijksweg A2 dienen secundaire bluswatervoorzieningen aangebracht te worden. Hierover zal overleg plaats vinden tussen Rijkswaterstaat en gemeente Utrecht. De situering van de bluswatervoorzieningen zal in nauw overleg met de brandweer plaats vinden.
- **Tijd**
De ontwikkeltijd van het maatscenario is variabel. Het is denkbaar dat het maatscenario binnen de tijd die benodigd is om voldoende materiaal in te zetten reeds optreedt. Afhankelijk van het verloop van het incident zal de operationele leiding dit ter plaatse moeten beoordelen.

Gezien de ontwikkeltijd van het maatscenario is het niet ondenkbaar dat bij een dreigende Blevé het maatscenario ook daadwerkelijk zal optreden. Slachtoffers die binnen een uur medische hulp behoeven zijn in dit geval bepalend voor de hulpvraag. Deze slachtoffers zullen voor het overgrote deel vallen binnen een straal van 300 meter vanaf de tankwagen. Het aantal slachtoffers (indicatie: categorie 5) gaat de mogelijkheden voor de rampenbestrijdingsorganisatie, met name de geneeskundige hulpverlening, te boven. Er kan worden geconcludeerd, dat in het geval van het maatscenario, er sprake is van een restrisico.

Spoorlijn Utrecht-Woerden

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn is het maatscenario bepaald op het vrijkomen van een giftig gas (ammoniak, chloor). Bij een snel verloop van dit scenario kan de ontsnapping van een grote gaswolk en de vorming van de vloeistofplas niet beïnvloed worden door de hulpverleningsdiensten. De uitdamping van de vloeistof kan door inzet van de hulpverlening mogelijk wel beperkt worden. In dit scenario zijn de mensen in het invloedsgebied aangewezen op hun eigen zelfredzaamheid en een goede inrichting van het plangebied. Bij het optreden van dit scenario moeten de bewoners worden gewaarschuwd om binnen te blijven en dient de luchttoevoer van gebouwen worden afgesloten (zoals het sluiten van deuren en ramen en/of luchtverversingssystemen). De zelfredzaamheid vindt met name plaats naar aanleiding van klachten en irritatie in de directe omgeving van het incident. Een actieve ontruiming zal waarschijnlijk pas na 15 minuten op gang komen.

In 2007 heeft de Veiligheidsregio Utrecht in samenwerking met Prorail, provincie Utrecht en politie een risico-inventarisatie verricht naar het transport van giftige stoffen over het spoor.

In dit rapport (Transport Giftige Stoffen over het Spoor d.d. 10 december 2007) worden de knelpunten genoemd voor een adequate voorbereiding op de rampenbestrijding m.b.t. een ongeval met giftige stoffen op het spoor. Relevante aanbevelingen uit dit rapport m.b.t. de mogelijkheden voor de rampenbestrijding, die binnen de invloedssfeer van de gemeente liggen, worden hieronder besproken:

- **Bereikbaarheid**
Het spoortraject langs het plangebied wordt in verband met de komst van Randstadspoor uitgebreid van twee naar vier sporen. Het spoor wordt op een verhoogd talud aangelegd en wordt omsloten door geluidschermen. Om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen dient de spoorbaan vanaf twee zijden (noord- en zuid-zijde) te benaderen zijn. Ten behoeve van een goede (auto-)ontsluiting van het plangebied zijn twee spoorviaducten beschikbaar voor de hulpdiensten. Eén viaduct ter plaatse van de Terwijdesingel (westkant van het plan gebied) en één viaduct in het midden van het plangebied.

De toetredingsmogelijkheden naar het spoor (uitgevoerd middels vluchtdeuren in de geluidschermen) bevinden zich aan de noord- en zuid-zijde van het spoortraject.

De maximale afstand tussen de vluchtdeuren onderling bedraagt 200 meter. Aan de westzijde van het plangebied, ter hoogte van de Terwijdesingel, bevinden zich de eerste twee vluchtdeuren. Tweehonderd

meter naar het oosten zijn de volgende vluchtdeuren in de geluidschermen aangebracht. Aan de oostkant van het plangebied is het spoor bereikbaar via de perrons van het nog te bouwen station Leidsche Rijn Centrum. In overleg met Projectbureau Leidsche Rijn, Prorail en de brandweer dient de bereikbaarheid van het spoortraject in het midden van het plangebied te worden verbeterd. Hiertoe dienen twee vluchtdeuren verplaatst te worden naar het spoorviaduct in het midden van het plangebied.

- **Bluswatervoorziening**

De primaire bluswatervoorziening in het plangebied is nog niet bekend en wordt geprojecteerd op basis van het definitief stedenbouwkundig ontwerp.

Rekening dient gehouden te worden met de aanwezigheid van een primaire bluswatervoorziening binnen een straal van maximaal 40 meter ter plaatse van de toetredingsplaatsen naar het spoor. Naast het plangebied ligt de Terwijdesingel. Deze hoofdwatgang kan als secundaire/tertiaire bluswatervoorziening worden gebruikt.

- **Rampenbestrijdingsplan**

Het opstellen van een rampenbestrijdingsplan is een tijdrovende opgave. Nut en noodzaak van een rampenbestrijdingsplan dienen in elke situatie weer nadrukkelijk worden afgewogen. Gezien de korte termijn prognoses, waarbij het vervoer van gevaarlijke stoffen over dit spoortraject sterk afneemt en uiteindelijk zelfs volledig stopt, wordt geadviseerd om voor dit plangebied geen specifiek rampenbestrijdingsplan op te stellen. Wel dient overwogen te worden om een generiek rampenbestrijdingsplan op te stellen voor spoorincidenten binnen de gemeente Utrecht. Dit valt buiten de scope van het bestemmingsplan.

Mogelijkheden voor de zelfredzaamheid

Onder het begrip zelfredzaamheid wordt verstaan: de mogelijkheden van personen die zich in het invloedsgebied van de risicobron bevinden om zichzelf in veiligheid te brengen. Deze mogelijkheden kunnen worden vergroot door ruimtelijke en/of bouwkundige maatregelen, maar ook bijvoorbeeld door risicocommunicatie. Aan de hand van de vier onderstaande factoren worden de mogelijkheden voor de zelfredzaamheid in het plangebied besproken:

- Ruimtelijke maatregelen; de voorzieningen in het plangebied waarmee vluchten en/ of schuilen mogelijk wordt gemaakt.
- Fysieke mogelijkheden; de fysieke mogelijkheden van de aanwezige populatie om juist te kunnen handelen.
- Risicocommunicatie; de mate waarin men is voorbereid op de eventuele noodzaak om te vluchten of te schuilen.
- De waarschuwings- of alarmeringstijd.

Ruimtelijke maatregelen

In het geval van het Bleve-maatscenario is vluchten noodzakelijk in het gebied. In het Stedenbouwkundig Plan zijn de entrees van de kantoorgebouwen, gelegen langs de Rijksweg A2/Stadsbaan, voorzien aan de oostzijde. Dit biedt de mogelijkheid om direct van de risicobron weg (in westelijke richting) te vluchten. De ontsluitingen binnen het gehele plangebied bieden voldoende mogelijkheden om direct van de risicobronnen (Rijksweg A2 en spoor) weg te vluchten. Bij het optreden van het maatscenario Bleve zal de schade aan gebouwen (inclusief de hoogbouw) waarschijnlijk groot zijn. Aanvullende berekeningen moeten worden uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de warmtestraling en drukeffecten als gevolg van het Bleve-maatscenario. Hiermee dient aangetoond te worden of specifieke constructieve maatregelen (bijvoorbeeld de constructieve veiligheid, hittebestendigheid) al dan niet noodzakelijk zijn.

Indien schuilen noodzakelijk is (bijvoorbeeld bij het scenario vrijkomen van een giftig gas), is de verwachting dat de gebouwen voldoende mogelijkheden zullen bieden om enkele uren als veilige schuilplaats te dienen, mits ramen en deuren gesloten worden. Voor publieke gebouwen (incl. de hoogbouw) is het van belang dat mechanische ventilatie centraal uitschakelbaar is.

Fysieke mogelijkheden

Binnen het plangebied zijn geen bestemmingen aanwezig die specifiek bedoeld zijn voor het verblijf door verminderd zelfredzame personen. Uiteraard valt nooit uit te sluiten dat een deel van de aanwezigen als gevolg van een fysieke of verstandelijke beperking als verminderd zelfredzaam dient te worden beschouwd.

Risicocommunicatie

Bij een calamiteit waarbij de sirenes afgaan, is de standaard opdracht "Ga naar binnen, sluit ramen en deuren". Bij de kans op een Blevé is het tegenovergestelde van belang namelijk: zo snel mogelijk ontruimen van het effectgebied. Er dient dus naar de omgeving duidelijk aangegeven te worden om welke calamiteit het gaat en hoe men dient te handelen.

Door personen binnen het plangebied voor te bereiden op een eventuele ramp en hen te instrueren over hoe men moet handelen, zal de zelfredzaamheid van deze personen toenemen. Gezien de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen en het beoogde hoogstedelijk karakter van het plangebied, gaat de gemeente Utrecht onderzoeken op welke wijze een verantwoorde risicocommunicatie in het plangebied uitgevoerd kan worden.

De waarschuwings- en alarmeringstijd

Om personen tijdig aan te zetten tot zelfredding is een zo kort mogelijke waarschuwingstijd en alarmeringstijd van belang. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van het landelijk sirenenetwerk. In het plangebied zal onderzocht moeten worden hoe de dekking bereikt kan worden met het Waarschuwing Alarmerings Systeem (WAS-sirenes). In aanvulling op het sirenesysteem is het cellbroadcasting systeem in opkomst. Bij cellbroadcasting krijgen burgers in het geval van een calamiteit een sms-bericht. Dit systeem biedt niet alleen de mogelijkheid om de burgers te waarschuwen bij een dreigende ramp, maar ook om hen te informeren hoe te handelen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken is voornemens om het cellbroadcasting-systeem in heel Nederland te gaan invoeren. De gemeente Utrecht volgt deze ontwikkelingen en wil in de toekomst van het systeem gebruik gaan maken.

Conclusie

In de eindsituatie 2020 treedt er in het plangebied geen overschrijding op van het plaatsgebonden risico en geen overschrijding van het groepsrisico. Vanuit strikt juridisch oogpunt is deze verantwoording Groepsrisico dan ook niet noodzakelijk. Vanwege het bijzonder karakter van het plan hebben we toch gemeend deze toelichting te moet schrijven.

In de fase van ontwikkeling (2011-2018) kan er mogelijk een korte periode zijn waarin de oriënterende waarde voor het groepsrisico vanwege transport over spoor wordt overschreden. Het transport over spoor neemt tot 2015 af en het bouwvolume in het plangebied neemt toe. Echter niet bekend is hoe snel beide zullen gaan. Daarom is het een beperkte periode met geringe overschrijding van de oriënterende waarde in de ontwikkelingsfase mogelijk.

Gezien deze beperkte periode en de geringe overschrijding achten wij dit voor dit bestemmingsplan een acceptabele situatie.

Bij de nadere uitwerking van het stedenbouwkundig plan dienen nog enkele punten specifiek aandacht te krijgen. Het betreft dan de aanwezigheid en/of bereikbaarheid van bluswater bij de rijksweg A2 en de bereikbaarheid van het spoortraject.

Ook bij de uitwerking van de hoogbouw dienen aanvullende berekeningen te worden uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de warmtestraling en drukeffecten als gevolg van het Blevé-maatscenario. Hiermee dient aangetoond te worden of specifieke constructieve maatregelen (bijvoorbeeld de constructieve veiligheid, hittebestendigheid) al dan niet noodzakelijk zijn.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleidende regels	3
Artikel 1 Begrippen	3
Artikel 2 Wijze van meten	6
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	7
Artikel 3 Gemengd – 1	7
Artikel 4 Gemengd – 2	9
Artikel 5 Verkeer	11
Hoofdstuk 3 Algemene regels	13
Artikel 6 Antidubbelregel	13
Artikel 7 Algemene bouwregels	13
Artikel 8 Algemene gebruiksregels	13
Artikel 9 Algemene aanduidingsregels	13
Artikel 10 Algemene ontheffingsregels	14
Artikel 11 Algemene wijzigingsregels	15
Artikel 12 Algemene procedureregels	16
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	17
Artikel 13 Overgangsrecht	17
Artikel 14 Slotregel	18
Bijlagen	19
Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten	21
Bijlage 2 Toelichting Lijst van bedrijfsactiviteiten	27
Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten	31
Bijlage 4 Toelichting Lijst van Horeca-activiteiten	33

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Noord van de gemeente Utrecht.

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met bijbehorende regels als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0344.BPLRUCENTRUMNOORD-0001 met de bijbehorende regels.

1.3 aan-huis-verbonden beroep of bedrijf:

beroep of bedrijf dat in een woning wordt uitgeoefend waarvan de ruimtelijke uitwerking of uitstraling met de woonfunctie verenigbaar is en waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en degene die het beroep of het bedrijf uitoefent ook bewoner van de woning is; hieronder wordt in ieder geval niet verstaan: een detailhandelsvestiging, een afhaalzaak, een horecabedrijf, een belhuis en een (raam)prostitutiebedrijf; hieronder wordt wel verstaan: een kleinschalige voorziening ten behoeve van kinderopvang.

1.4 aan- of uitbouw:

een al of niet voor bewoning bestemd gebouw dat aan een woning is aangebouwd en daarmee in directe verbinding staat.

1.5 aanduiding:

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

1.6 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.7 afhaalzaak:

een specifieke vorm van detailhandel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden en kleine etenswaren, alsmede alcoholvrije drank en consumptie-ijs worden verkocht voor directe consumptie anders dan ter plaatse.

1.8 bebouwing:

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

1.9 bedrijf:

een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, bewerken, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.10 belhuis:

een onderneming die in de sfeer van dienstverlening in hoofdzaak is gericht op het aanbieden van diensten op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.11 beschikking Hogere waarde:

besluit van het bevoegd gezag waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.12 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.13 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.14 bouwen:

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

1.15 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.16 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.17 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.18 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.19 brutovloeroppervlakte:

de vloeroppervlakte van alle voor mensen toegankelijke ruimten binnen een gebouw;

1.20 commerciële voorzieningen:

detailhandel, dienstverlening en horeca die in de Lijst van Horeca-activiteiten is aangemerkt als type D2;

1.21 cultuur en ontspanning:

voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals theaters, bioscopen, muziekcentra, musea, ateliers, sauna's en yogastudio's;

1.22 dak:

een bovenbeëindiging van een gebouw.

1.23 dakkapel:

een constructie ter vergroting van een gebouw, welke zich tussen de dakgoot en de nok van een dakvlak bevindt, waarbij deze constructie onder de noklijn is gelegen en de onderzijde van de constructie in het dakvlak is geplaatst.

1.24 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.25 dienstverlening:

dienstverlening door een bedrijf of instelling dat in hoofdzaak baliewerkzaamheden verricht of andere diensten verleent, gericht op het publiek, zoals stomerijen, wasserettes, kappers, pedicures, makelaars, reis- en uitzendbureaus e.d.. Hieronder worden niet verstaan belhuizen.

1.26 gebouw:

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

1.27 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.28 horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het bedrijfsmatig verstrekken van logies en/of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.29 hotel:

een bedrijf, dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van logies (per nacht) met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en dranken voor consumptie ter plaatse.

1.30 huishouden:

een alleenstaande of twee personen, al dan niet met kinderen, die een gemeenschappelijke huishouding voeren of willen gaan voeren.

1.31 kampeerterrein:

een terrein met daarbijbehorende voorzieningen dat is ingericht voor het plaatsen dan wel geplaatst houden van kampeermiddelen ten behoeve van recreatief dag- en nachtverblijf.

1.32 kantoor:

een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening.

1.33 Lijst van Bedrijfsactiviteiten:

de bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, hierna genoemd LvB, waarin een onderverdeling is aangegeven van bedrijfsactiviteiten, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.34 Lijst van Horeca-activiteiten:

de bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten die onderdeel uitmaakt van deze regels, hierna genoemd LvH, waarin een onderverdeling is aangegeven van horeca-activiteiten, die een gelijke of nagenoeg gelijke invloed hebben op een nabij gelegen of omringende woonomgeving.

1.35 nutsvoorzieningen:

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

1.36 ondergeschikt:

functie waarvoor maximaal 30% van de brutovloeroppervlakte als zodanig mag worden gebruikt.

1.37 peil:

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

1.38 seksinrichting:

een bedrijf als bedoeld in artikel 69 sub c van de Algemene Plaatselijke Verordening (Gemeentebblad 2001, nr. 8).

1.39 woning:

een complex van ruimten, geschikt en bestemd voor de huisvesting van niet meer dan één huishouden, waaronder begrepen eventueel gemeenschappelijk gebruik van bepaalde ruimten.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

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

2.2 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.3 de inhoud van een bouwwerk:

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

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk:

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd – 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd – 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de hierna genoemde functies en voorzieningen tot de daarbij aangegeven brutovloeroppervlakte of het daarbij aangegeven aantal:

<i>functies en voorzieningen</i>	<i>max. brutovloeroppervlakte of aantal</i>
cultuur en ontspanning	1.500 m ²
detailhandel	totaal 2.000 m ² , per vestiging max. 200 m ²
dienstverlening	1.500 m ²
horeca die in de Lijst van Horeca-activiteiten is aangemerkt als type A, B, C, D1 of D2	1.500 m ²
hotel en congrescentrum	15.000 m ²
kantoor	40.000 m ²
wonen en aan-huis-verbonden beroep of bedrijf	235 woningen

- b. parkeervoorzieningen;
 c. geluidwerende voorzieningen;
 d. bij de hiervoor genoemde functies en voorzieningen behorende toegangen, publieksruimten, dienst ruimten, verkeers-, groen- en nutsvoorzieningen, pleinen, tuinen, erven en water.

3.2 Bouwregels

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

3.2.1 Gebouwen

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
 b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan is aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)', met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – hoogbouw' over een oppervlakte van 80% van de oppervlakte van dat bouwvlak de bouwhoogte maximaal 265 m mag bedragen;
 c. een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, lid 1 van de Woningwet, voor het bouwen van woningen wordt slechts verleend, indien vaststaat dat op de gevels van de woningen de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogste toelaatbare waarde ingevolge de beschikking Hogere waarde, met inachtneming van de in die beschikking gestelde voorwaarden, niet overschrijdt.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte mag niet meer dan 3 m bedragen, behoudens terrein- en erfafscheidingen, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 2 m, en vlaggen- en andere masten, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 20 m mag bedragen;

- b. het bepaalde onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer, en niet voor geluidwerende voorzieningen.

3.3 Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in sublid 3.2.1, onder b, voor zover betreft de ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' aangegeven maximale bouwhoogte van 16,5 m, tot een bouwhoogte van 20 m, voor zover dit voor het realiseren van, uit stedenbouwkundig oogpunt gewenste bebouwingsaccenten noodzakelijk kan worden geacht.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf gelden de volgende bepalingen:

- a. de brutovloeroppervlakte ten behoeve van die uitoefening mag niet meer bedragen dan 1/3 deel van de brutovloeroppervlakte van de woning en de daarbij behorende aan- of uitbouwen en bijgebouwen, doch niet meer dan 60 m²;
- b. in geval van bedrijfsactiviteiten zijn uitsluitend toegestaan bedrijfsactiviteiten in maximaal categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten dan wel bedrijfsactiviteiten waarvoor geen milieuvergunning is vereist;
- c. er mag geen sprake zijn van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
- d. detailhandel, horeca, afhaalzaken of beihuizen zijn niet toegestaan.

3.5 Ontheffing van de gebruiksregels

3.5.1 Ontheffing brutovloeroppervlakten

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, voor zover daaraan behoefte blijkt te bestaan, ontheffing te verlenen van de binnen de bestemming in lid 3.1, onder a, aangegeven maximale brutovloeroppervlakten van de functies en voorzieningen: cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening, horeca en hotel en congrescentrum, ten behoeve van grotere brutovloeroppervlakten, mits:

- a. de brutovloeroppervlakte van detailhandel niet meer bedraagt dan 2.000 m²;
- b. de totale gezamenlijke brutovloeroppervlakte, die voor die functies en voorzieningen is toegestaan, te weten 21.500 m², niet wordt overschreden;
- c. deze uitwisseling van brutovloeroppervlakten tussen functies en voorzieningen, in ieder geval wat betreft verkeer en parkeren, geen wezenlijk nadelige milieu-effecten heeft ten opzichte van de situatie vóór ontheffingverlening.

3.5.2 Ontheffing bedrijfsactiviteiten

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in lid 3.4, onder b, voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, indien en voor zover deze naar aard en gevolgen voor de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten, geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

Artikel 4 Gemengd – 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd – 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. de hierna genoemde functies en voorzieningen tot de daarbij aangegeven brutovloeroppervlakte of het daarbij aangegeven aantal:

<i>functies en voorzieningen</i>	<i>max. brutovloeroppervlakte of aantal</i>
detailhandel	totaal 2.000 m ² , per vestiging max. 200 m ²
dienstverlening	2.500 m ²
horeca die in de Lijst van Horeca-activiteiten is aangemerkt als type A, B, C, D1 of D2	750 m ²
kantoor	90.000 m ²
wonen en aan-huis-verbonden beroep of bedrijf	335 woningen

met dien verstande dat:

1. detailhandel, dienstverlening en horeca uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' zijn toegestaan;
 2. kantoren ter plaatse van de aanduiding 'kantoor' zijn toegestaan en wonen daar niet is toegestaan;
- b. parkeervoorzieningen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage', parkeren uitsluitend in gebouwde parkeervoorzieningen is toegestaan en wonen daar niet is toegestaan;
- c. geluidwerende voorzieningen;
- d. bij de hiervoor genoemde functies en voorzieningen behorende toegangen, dienstruimten, verkeers-, groen- en nutsvoorzieningen, pleinen, tuinen, erven en water.

4.2 Bouwregels

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

4.2.1 Gebouwen

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan is aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)';
- c. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang' mag uitsluitend worden gebouwd met een onderdoorgang die boven peil een vrije doorgangshoogte heeft van ten minste 10 m, en een breedte van minimaal 8 m;
- d. een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, lid 1 van de Woningwet, voor het bouwen van woningen wordt slechts verleend, indien vaststaat dat op de gevels van de woningen de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder of de ten hoogste toelaatbare waarde ingevolge de beschikking Hogere waarde, met inachtneming van de in die beschikking gestelde voorwaarden, niet overschrijdt.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. de bouwhoogte mag niet meer dan 3 m bedragen, behoudens terrein- en erfafscheidingen, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 2 m, en vlaggen- en andere masten, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 20 m mag bedragen;
- b. het bepaalde onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer, en niet voor geluidwerende voorzieningen.

4.3 Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in sublid 4.2.1, onder b, voor zover betreft de ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' aangegeven maximale bouwhoogte van 16,5 m, tot een bouwhoogte van 20 m, voor zover dit voor het realiseren van, uit stedenbouwkundig oogpunt gewenste bebouwingsaccenten noodzakelijk kan worden geacht.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf gelden de volgende bepalingen:

- de brutovloeroppervlakte ten behoeve van die uitoefening mag niet meer bedragen dan 1/3 deel van de brutovloeroppervlakte van de woning en de daarbij behorende aan- of uitbouwen en bijgebouwen, doch niet meer dan 60 m²;
- in geval van bedrijfsactiviteiten zijn uitsluitend toegestaan bedrijfsactiviteiten in maximaal categorie A of B1 van de dan wel bedrijfsactiviteiten waarvoor geen milieuvergunning is vereist;
- er mag geen sprake zijn van verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
- detailhandel, horeca, afhaalzaken of belhuizen zijn niet toegestaan.

4.5 Ontheffing van de gebruiksregels

4.5.1 Ontheffing brutovloeroppervlakten

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, voor zover daaraan behoefte blijkt te bestaan, ontheffing te verlenen van de binnen de bestemming in lid 4.1, onder a, aangegeven maximale brutovloeroppervlakten van de functies en voorzieningen: detailhandel, dienstverlening en horeca, ten behoeve van grotere brutovloeroppervlakten, mits:

- de brutovloeroppervlakte van detailhandel niet meer bedraagt dan 2.000 m²;
- de totale gezamenlijke brutovloeroppervlakte, die voor die functies en voorzieningen is toegestaan, te weten 5.250 m², niet wordt overschreden;
- deze uitwisseling van brutovloeroppervlakten tussen functies en voorzieningen, in ieder geval wat betreft verkeer en parkeren, geen wezenlijk nadelige milieu-effecten heeft ten opzichte van de situatie vóór ontheffingverlening.

4.5.2 Ontheffing bedrijfsactiviteiten

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in lid 4.4, onder b, voor bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, indien en voorzover deze naar aard en gevolgen voor de omgeving, gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten, geacht kunnen worden gelijk te zijn aan categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. rijwegen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. hoogwaardig openbaar vervoerbanen;
- f. kruisingen met railverkeer;
- g. waterbeheer en waterberging;
- h. water en kruisingen met water;
- i. geluidwerende voorzieningen;
- j. de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, fietsenstallingen, reclame-uitingen en kunstwerken.

5.2 Bouwregels

Binnen deze bestemming mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van deze bestemming worden gebouwd, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte mag niet meer dan 3 m mag bedragen;
- b. het bepaalde onder a geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer, en niet voor geluidwerende voorzieningen.

5.3 Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in lid 5.2, voor het bouwen van kiosken, tot elk een oppervlakte van 25 m² en een bouwhoogte van 3,5 m.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Antidubbeltelregel

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

Artikel 7 Algemene bouwregels

- a. Bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door tot gebouwen behorende stoepen, stoep treden, trappenhuizen, hellingbanen, entreeportalen, veranda's en afdaken en andere ondergeschikte bouwdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 m.
- b. De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende bepalingen:
 1. de richtlijnen voor het verlenen van vrijstelling van de stedenbouwkundige bepalingen;
 2. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
 3. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
 4. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
 5. de parkeer gelegenheid en laad- en losmogelijkheden;
 6. de ruimte tussen bouwwerken.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

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

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

Artikel 9 Algemene aanduidingsregels

9.1 Geluidzone – Industrie

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone – industrie' ligt de zone waarbuiten de geluidsbelasting de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Artikel 10 Algemene ontheffingsregels

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

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsbepalingen voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. het plaatsen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van vlucht- en/of noodtrappen;
- d. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen ten behoeve van dakterrassen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte niet meer dan 1,5 m mag worden overschreden;
- e. de bestemmingsbepalingen voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
- f. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m;
- g. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 55 m;
- h. het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen wordt verhoogd ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, trappenhuisen, lichtkappen en andere ondergeschikte bouwdelen.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

11.1 Wijziging uitwisseling bestemmingen 'Gemengd – 1' en 'Gemengd – 2'

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, voor zover daaraan behoefte blijkt te bestaan, de functies en voorzieningen: cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening, horeca en hotel en congrescentrum, als genoemd in de bestemmingen 'Gemengd –1' als bedoeld in artikel 3, lid 3.1, onder a, en 'Gemengd –2' als bedoeld in artikel 4, lid 4.1, onder a, in beide bestemmingen toe te staan en de aangegeven maximale brutovloeroppervlakten van die functies en voorzieningen, van beide bestemmingen samen, te vergroten of te verkleinen, mits:

- a. de totale brutovloeroppervlakte van detailhandel binnen de beide bestemmingen samen niet meer bedraagt dan 4.000 m²;
- b. de totale gezamenlijke brutovloeroppervlakte, die voor die functies en voorzieningen is toegestaan binnen de beide bestemmingen samen, te weten 26.750 m², niet wordt overschreden;
- c. deze uitwisseling tussen functies en voorzieningen, in ieder geval wat betreft verkeer en parkeren, geen wezenlijk nadelige milieu-effecten heeft ten opzichte van de situatie vóór wijziging.

11.2 Algemene wijzigingen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd tot het wijzigen van de ligging van bestemmings-, bouw- en aanduidingsgrenzen zodanig, dat de geldende oppervlakte van de bij wijziging betrokken vlakken met niet meer dan 10% wordt verkleind of vergroot en de grenzen daarbij met niet meer dan 10 m worden verschoven.

Artikel 12 Algemene procedureregels

Bij toepassing van een ontheffingsbevoegdheid, zoals bedoeld in deze regels, worden de navolgende procedureregels in acht genomen:

- a. het ontwerpbesluit tot ontheffing ligt met bijbehorende stukken gedurende twee weken ter inzage;
- b. burgemeester en wethouders maken de onder a bedoelde terinzagelegging tevoren in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, die in de gemeente worden verspreid, alsmede op de gebruikelijke wijze bekend;
- c. de bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen;
- d. gedurende de onder a genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij burgemeester en wethouders schriftelijke zienswijzen indienen tegen het ontwerpbesluit.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

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

13.2 Overgangsrecht gebruik

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

Artikel 14 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Noord.

Bijlagen

Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Lijst van afkortingen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'

-	niet van toepassing of niet relevant	o.c.	opslagcapaciteit
<	kleiner dan	p.c.	productiecapaciteit
>	groter	p.o.	productieoppervlak
=	gelijk aan	b.o.	bedrijfsoppervlak
cat.	categorie	v.c.	verwerkingscapaciteit
e.d.	en dergelijke	u	uur
kl.	klasse	d	dag
n.e.g.	niet elders genoemd	w	week
		j	jaar

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE
	nummer		
01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	1	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o. < 500 m ²	B1
014	3	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m ²	B1
15	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN	
151	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m ²	B2
1552	1	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m ²	B1
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	B1
1584	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	1	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m ²	B1
1584	5	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m ²	B1
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	B1
17	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175		Vervaardiging van textielwaren	B2
176, 177		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	B2
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181		Vervaardiging kleding van leer	B2
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	
	nummer		CATEGORIE
203, 204, 205	1	Timmerwerfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m ²	B2
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerfabrieken	B1
22	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	B1
2223	A	Grafische afwerking	A
2223	B	Binderijen	B1
2224		Grafische reproductie en zetten	B1
2225		Overige grafische activiteiten	B1
223		Reproductiebedrijven opgenomen media	A
24	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2	- verbandmiddelenfabrieken	B1
26	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2612		Glas-in-lood-zetterij	B1
2615		Glasbewerkingsbedrijven	B2
262, 263	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	B1
267	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	2	- indien p.o. < 2.000 m ²	B2
2681		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	B2
28	-	VERVAARDIGING VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/ TRANSPORTMIDDELEN)	
281	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m ²	B2
284	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m ²	B2
2852	2	Overige metaalbewerkende industrie, in pandig, p.o. < 200 m ²	B2
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; in pandig, p.o. < 200 m ²	B2
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken	B1

SBI-CODE	OMSCHRIJVING		CATEGORIE
	nummer		
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke	B
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	2	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m ²	A
362		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	B1
363		Muziekinstrumentenfabrieken	B1
3661.1		Sociale werkvoorziening	B1
40	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	C1	- < 10 MVA	B1
40	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	A
40	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	B1
40	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	E2	- blokverwarming	B1
41	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	B1	- < 1 MW	B1
45	-	BOUWNIJVERHEID	
45	3	Aannemersbedrijf of bouwbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m ²	B1
453		Bouwinstallatie algemeen (exclusief spuitrij)	B1
453	2	Elektrotechnische installatie	B1
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven (exclusief plaatwerkerij of spuitrij)	B1
5020.4	B	Autobekleiderijen	A
5020.5		Autowasserijen	B1
503, 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	B1

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	
	nummer		CATEGORIE
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134		Groothandel in dranken	C
5135		Groothandel in tabaksproducten	C
5136		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	C
5137		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	C
514		Groothandel in overige consumentenartikelen	C
5148.7	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	B1
5153	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	1	- algemeen	C
5153	2	- indien b.o. < 2.000 m ²	B1
5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	6	- indien b.o. < 200 m ²	B1
5154	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	1	- algemeen	C
5154	2	- indien b.o. < 2.000 m ²	B1
5156		Groothandel in overige intermediaire goederen	C
5162	2	Groothandel in machines en apparaten, opp >= b.o. 2.000 m ² , exclusief machines voor de bouwnijverheid	C
5162		Groothandel in machines en apparaten, opp < 2000 m ² , exclusief machines voor de bouwnijverheid	B1
517		Overige groothandel (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden en dergelijke)	C
52	-	REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	A
60	-	VERVOER OVER LAND	
6022		Taxibedrijven	B1
6024	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m ²	C
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	B1
63	-	DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
6321	3	Caravanstalling	B1
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	
	nummer		CATEGORIE
641		Post- en koeriersdiensten	C
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711		Personenautoverhuurbedrijven	B2
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	C
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	C
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	A
72	B	Switchhouses	B1
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	A
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	C
7484.4		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	A
90		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	B	Rioolgemalen	B1
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	B1

Bijlage 2 Toelichting Lijst van bedrijfsactiviteiten

Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Toepassing Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'

1. Algemeen

In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2007) zijn twee VoorbeeldStaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'VoorbeeldStaat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen' en de 'VoorbeeldStaat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' (SvB 'functiemenging') is gebaseerd op de tweede VoorbeeldStaat in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2007). De SvB 'functiemenging' wordt gehanteerd in gebieden waar bedrijven of andere milieubelastende functies verspreid zijn gesitueerd tussen woningen en/of andere gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de SvB 'functiemenging') bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

2. Functiemengingsgebieden

In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de SvB 'functiemenging' toegepast. Zoals in de VNG-publicatie reeds is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de SvB 'functiemenging' worden toegepast.

3. Kenmerken van de activiteiten

De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het in hoofdzaak om:

- kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie en/of laad- en loswerkzaamheden noodzakelijkerwijs alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk in pandig geschieden.

4. De toegepaste Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'

De bovengenoemde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de SvB 'functiemenging'. In de SvB 'functiemenging' zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking (zoals aangegeven onder het kopje 'Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering') in de categorisering opgenomen. Deze Staat is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende VoorbeeldStaat uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

- a. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Staat. In de SvB 'functiemenging' zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Staat van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de genoemde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.
- b. In de SvB 'functiemenging' is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

4. Categorie-indeling

Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De SvB 'functiemenging' hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1

Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2

Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C

Activiteiten genoemd onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit

De SvB 'functiemenging' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de SvB 'functiemenging' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch via een ontheffing kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de SvB 'functiemenging' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om deze ontheffing te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de SvB 'functiemenging' niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders vestiging van een dergelijk bedrijf via een ontheffing kan toestaan. Om deze ontheffing te kunnen verlenen moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

Behorende bij de regels van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Noord van de gemeente Utrecht.

Type horeca	Inrichting	Activiteiten
categorie A	- discotheek - bar-dancing - zaalverhuur/party-centra*	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van (alcoholhoudende) dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. <i>Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot <u>dansen</u>.</i>
categorie B	- café - bar - brasserie	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (alcoholhoudende) dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van kleine etenswaren. <i>Het accent ligt op de verstrekking van <u>drank</u>.</i>
categorie C	- cafeteria - snackbar - grill-room - fastfoodrestaurant - automatiek - snelbuffet	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. <i>Het accent ligt op de verstrekking van <u>al dan niet</u> voor consumptie ter plaatse bereide, <u>kleine etenswaren</u>.</i>
categorie D.1	- restaurant - bistro - crêperie	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholhoudende en alcoholvrije dranken. <i>Het accent ligt op de verstrekking van etenswaren voor <u>consumptie ter plaatse</u>.</i>
categorie D.2	- lunchroom - konditorei	Een daghorecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het al dan niet voor gebruik ter plaatse verstrekken van al dan niet in dezelfde onderneming bereide of bewerkte etenswaren en dranken.
	- koffie-/theehuis	Een daghorecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van alcoholvrije dranken, met als nevenactiviteit het verstrekken van voor consumptie ter plaatse bereide kleine etenswaren. <i>Het accent ligt op de verstrekking van <u>alcoholvrije drank</u>.</i>
	- ijssalon	Een daghorecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van consumptie-ijs voor gebruik ter plaatse.

Type horeca	Inrichting	Activiteiten
		Daghoreca (D.2) is overwegend gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden. Bij deze horeca dient de aard en omvang van de bedrijfsactiviteit te passen binnen een overwegend winkelgebied (centrumgebied) en is zij geheel of overwegend gebonden aan c.q. ondersteunend voor de (winkel)functie van dat gebied, daarbij lettend op de aard en de ligging van de andere gebruiksvormen in en het karakter van het gebied.

* Het gaat hier om een regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen, in tegenstelling tot zaalverhuur ten behoeve van congressen en seminars

Bijlage 4 Toelichting Lijst van Horeca-activiteiten

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, in het bestemmingsplan bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk een onderscheid gemaakt worden in categorieën horecabedrijven.

In dit bestemmingsplan is een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling beoogt de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen.

De Lijst van Horeca-inrichtingen kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één richting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

De volgende categorieën van horecabedrijven zullen voortaan worden onderscheiden met als uitgangspunt hun invloed op het woon- en leefklimaat:

- Categorie A. Discotheek; bar-dancing; zaalverhuur/partycentra (regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen, in tegenstelling tot zaalverhuur ten behoeve van congressen en seminars)
- Categorie B. Café; bar; brasserie
- Categorie C. Cafetaria; snackbar; grillroom; fastfood-restaurant; automatiek; snelbuffet
- Categorie D1. Restaurant; bistro; crêperie
- Categorie D2. lunchroom; konditorei; koffie-/theehuis
ijssalon

Onderscheid café-disco

Het verschil tussen een café en een disco zit in het gelegenheid geven tot dansen als wezenlijk onderdeel van de inrichting.

Cafetaria/snackbar

Het verschil tussen een lunchroom en een cafetaria/snackbar zit in het feit dat cafetaria al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren verstrekt. Het betreft hier laagdrempelige inrichtingen met veel in- en uitgaande bewegingen, die veelal laat open zijn. Deze zaken zijn hoofdzakelijk ingericht voor het meenemen dan wel snel nuttigen ter plaatse van etenswaren. De aantasting van het woon- en leefklimaat wordt vooral veroorzaakt door afval op straat van buiten de inrichting geconsumeerde spijzen en de daarbij behorende stank- en geluidsoverlast.

Afhaalcentra

Een winkel met als nevenfunctie een horecavoorziening valt bestemmingsplan technisch gezien onder de detailhandelsfunctie. Voorwaarde is dat het horeca-aspect een ondergeschikt deel uitmaakt van het geheel. Hiermee wordt voorkomen dat het probleem van branchevervaging leidt tot het vestigen van winkelfuncties die in de loop van de tijd veranderen in horecafuncties.

Definitie afhaalcentrum: 'detailhandelsvestiging met een horeca-exploitatievergunning op grond van de horeca-exploitatieverordening Utrecht'.

Additionele horeca

Bij deze categorie gaat het om horeca-activiteiten die neven- of ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van de instelling. Deze activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de functie 'horeca' begrepen, maar onder de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling (sociaal-culturele/maatschappelijke/(sportief-)recreatieve doeleinden) gerekend.

Voor de toepassing van de Lijst van Horeca-inrichtingen wordt onder een horecabedrijf het volgende begrepen:

een bedrijf of instelling waar

- 1. bedrijfsmatig dranken en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, en/of;*
- 2. bedrijfsmatig zaalaccommodatie wordt geëxploiteerd.*

