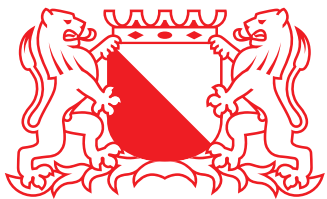


# Krachtstation Bouwenvelop



Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl](https://www.utrecht.nl)

# Colofon

## Projectgroep

Frank Meijer – Wonen - Ontwikkelorganisatie Ruimte  
Raimond Jense – Stedenbouw - Ontwikkelorganisatie Ruimte  
Michiel Bult – Mobiliteit - Ontwikkelorganisatie Ruimte  
Marianne Langenhoff – Duurzaamheid - Ontwikkelorganisatie Ruimte  
Jeroen Koning – gezond stedelijk leven – Volksgezondheid  
Mischa Laugs - Landschap - Ontwikkelorganisatie Ruimte

## Projectmanagement

Marjolein Paumen - PMR - Ontwikkelorganisatie Ruimte

## Opdrachtgever

Bauke Henstra - Ontwikkelorganisatie Ruimte

## Grafische realisatie

Ruimte

## Bestuurlijke besluitvorming

tbv staf

## Opgesteld

Gemeente Utrecht ism Krachtstation bv & LBP Sight

## Datum

3 september 2025

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>	<b>5. Onderzoek en haalbaarheid</b>	<b>32</b>
1.1 Aanleiding	4	5.1 Geluid	32
1.2 Initiatief	4	5.2 Luchtkwaliteit	34
1.3 Geschiedenis planvorming	4	5.3 Externe veiligheid	36
1.4 Doel	5	5.4 Bedrijven en milieuzonering	36
1.5 Ligging en begrenzing plangebied	6	5.5 Geurhinder	37
1.6 Gezonde verstedelijking	6	5.6 Archeologie	37
<b>2. Bestaande situatie</b>	<b>8</b>	5.7 Bodemkwaliteit	38
2.1 Eigendom	8	5.8 Water en riolering	39
2.2 Omgevingsplan	8	5.9 Flora en Fauna	39
2.3 Functies	9	5.10 Kwaliteit van de leefomgeving	40
2.4 Ruimtelijke situatie	10	5.11 Bomen	42
2.5 Verkeer en parkeren	10	5.12 Gezondheid	44
2.6 Openbare ruimte	11	5.13 Duurzaamheid	44
2.7 Duurzaamheid	12	5.14 Kabels en leidingen	45
<b>3. Uitgangspunten</b>	<b>13</b>	5.15 Afvalinzameling	46
3.1 Functies	13	5.16 Milieueffectrapportage	46
3.2 Ruimtelijk	14	<b>6. Uitvoerbaarheid</b>	<b>47</b>
3.3 Verkeer en parkeren	17	6.1 Economische uitvoerbaarheid	47
3.4 Openbare ruimte	19	6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47
3.5 Duurzaamheid	20	6.3 Technische uitvoerbaarheid	48
3.6 Gezondheid	22	<b>7. Verantwoording proces</b>	<b>49</b>
<b>4. Onderbouwing</b>	<b>22</b>	7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces	49
4.1 Beleidskader	22	7.2 Het gevolgde participatieproces	49
4.2 Functies	26	<b>8. Vervolgtraject</b>	<b>49</b>
4.3 Ruimtelijk	27	8.1 Planproces	49
4.4 Verkeer en parkeren	27	8.2 Participatieproces	49
4.5 Openbare ruimte	29	8.3 Planologisch juridisch proces	50
4.6 Gezonde verstedelijking	30	8.4 Planning	50
4.7 Energie en duurzaamheid	30		

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het Krachtstation is gevestigd in het voormalige ROC-gebouw in Kanaleneiland Centrum en vervult een belangrijke functie in de wijk. Het pand is verbouwd tot het Krachtstation: een multifunctioneel gebouw met onder andere 217 onzelfstandige studenten- en starterskamers, horeca, kleine bedrijfjes en sport. De 'Kuil', de voormalige aula, is beschikbaar voor kleinschalige evenementen. De redenen van de herontwikkeling zijn dat het Krachtstation wil doorgroeien en onder andere extra ruimte wil bieden aan Attifa (het realiseren van zorgwoningen voor Marokkaanse ouderen) en hun andere maatschappelijke partners die willen uitbreiden. Daarnaast is het huidige gebouw aan het einde van de exploitatie gekomen, groot onderhoud is nodig, maar niet meer rendabel.

## 1.2 Initiatief

Het Krachtstation BV (verder: initiatiefnemer), wenst het huidige gebouw, Amerikalaan 199, gefaseerd te slopen en nieuw te bouwen. Initiatiefnemer heeft tevens aangegeven de naastgelegen Wisselstrook (gemeentelijk eigendom) te willen betrekken bij de herontwikkeling. Hiertoe is als start van het UPP-2 in oktober 2018 het Startdocument door het college vastgesteld. In juni 2020 is de ontwikkelingsovereenkomst door initiatiefnemer en GU ondertekend. In deze overeenkomst zijn o.a. afspraken gemaakt over het programma, plankosten en over de toekomstige verkoop (en de hierbij behorende reserveringskosten) van de naastgelegen wisselstrook.

Het Krachtstation wenst ook in de toekomst een positieve impact te blijven geven op de wijk Kanaleneiland en omgeving, door een levendige ontmoetingsplek te zijn en te blijven.

Het totale door de initiatiefnemer beoogde woonprogramma bestaat uit circa 685 woningen bestaande uit sociaal, betaalbare koop en dure koop. Het sociale programma wordt gerealiseerd voor studenten en de zorgwoningen worden gerealiseerd voor Marokkaanse ouderen (Attifa). De huidige functies werken, wonen en ontmoeten komen terug in de nieuwbouw.

Daarnaast wordt er ongeveer 3.500 m<sup>2</sup> bvo gerealiseerd voor een bedrijfsmatige invulling, maatschappelijk en commercieel, waaronder sportvoorzieningen.

## 1.3 Geschiedenis planvorming

Het startdocument (voorganger van het huidige IDOC) uit eind 2018 gaat uit van een gefaseerde nieuwbouw, gericht op behoud van de huidige ondernemers en bewoners en hierbovenop een flinke uitbreiding van het aantal woningen (niet nader benoemd). Met betrekking tot het programma is in het startdocument o.a. het volgende aangegeven:

- In lijn met het coalitieakkoord uit 2018: het plan moet bijdragen aan de aan de destijds beoogde samenstelling van de woningvoorraad in 2040 (35% sociale voorraad en 25% in midden-categorie). Daarbij is een accent gelegd op de middeldure huur om doorstroming te bevorderen;

- De huidige studentenwoningen die nu gevestigd zijn in het Krachtstation moeten in de nieuwbouw worden behouden (trend voor studentenhuisvesting: meer (zelfstandige) studio's);
- Behoud van de activiteiten van Attifa, maar ook ruimte bieden voor bijvoorbeeld ouderenhuisvesting (sociale woningbouw voor Marokkaanse ouderen)
- Behoud van de huidige maatschappelijke voorzieningen, aangezien deze een belangrijke meerwaarde hebben voor de wijk.

### **Tweede tranche op gang houden van woningbouw**

Sinds het startdocument zijn verschillende scenario's onderzocht voor de herontwikkeling waarbij is gezocht naar een programma dat aansluit op de eisen en wensen van het Krachtstation en het gemeentelijk beleid. Vanwege de financiële haalbaarheid heeft de gemeenteraad in juli 2024

bij de 'Tweede tranche op gang houden van woningbouw' ingestemd om op onderdelen af te wijken van het gemeentelijk beleid. De maatregelen zijn gericht op het omzetten van de onzelfstandige studentenwoningen naar circa 225 zelfstandige studenteneenheden als onderdeel van een programma met sociaal, betaalbare koop en vrije sector koop en op parkeren.

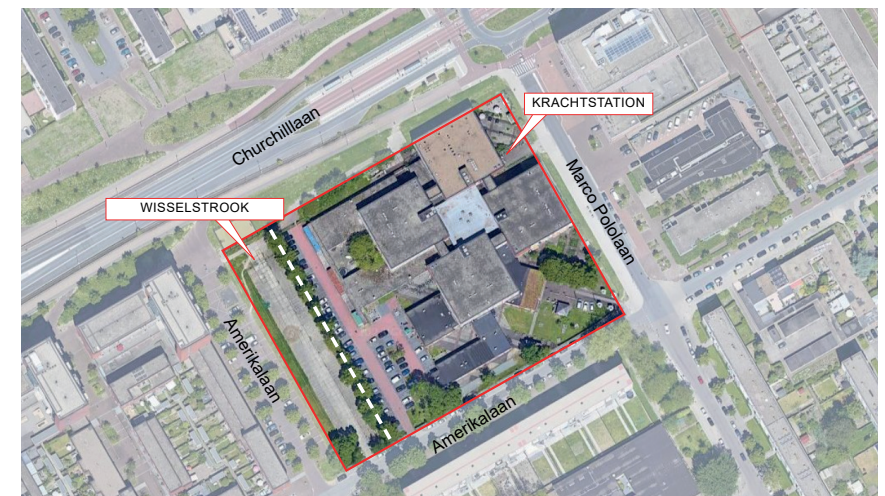
### **1.4 Doel**

Deze bouwenvelop beschrijft de kaders voor de ontwikkeling van de locatie. Ze vormt de basis voor de verdere uitwerking van het plan en voor het nieuwe omgevingsplan dat nodig is om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Figuur 1 (links):  
plangebied uitgezoomd



Figuur 2 (rechts):  
plangebied ingezoomd



Doel van de bouwvelop

- Geeft antwoord op onderzoeksvragen uit het startdocument (oktober 2018)
- Beschrijft de uitgangspunten voor de realisatie van het initiatief
- Beschrijft de eisen bouwplan + openbare ruimte
- Is de basis voor het omgevingsplan
- Is het toetsingskader voor het bouwplan\*
- Is de basis voor de anterieure overeenkomst
- Is een communicatiemiddel richting het bestuur, bewoners, enz.

*\* de te ontwikkelen en realiseren bouwplan(nen) voor het kostenverhaalsgebied, zijnde bouwactiviteiten in de zin van artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit (zie ook anterieure overeenkomst m.b.t. definitie 'bouwplan').*

## 1.5 Ligging en begrenzing plangebied

De planlocatie is gelegen in Kanaleneiland Zuid, aan de Amerikalaan 199 en ligt langs de verkeersweg Churchillaan. In de directe omgeving liggen voornamelijk woongebouwen, variërend in hoogte, met langs de Churchillaan voorzieningen in de plint. Op honderd meter afstand ligt winkelcentrum NOVA.

Het plangebied bestaat uit twee delen: het terrein waar het huidige Krachtstation ligt en de 'Wisselstrook'. De Wisselstrook is onbebouwd en is in gebruik als parkeerterrein, waar geen overeenkomst of andere toezegging aan ten grondslag ligt.

Op het terrein van de Wisselstrook staan volwassen bomen, waaronder 11 lindes. Gemeente Utrecht is eigenaar van deze strook. Het omliggend terrein is in eigendom van het Krachtstation en is in gebruik als onder andere: entreegebied, parkeervoorziening (fiets en auto), terras en groenvoorziening.

## 1.6 Gezonde verstedelijking

Utrecht is de snelst groeiende stad van Nederland. Utrecht groeit in de periode van 2020 tot 2040 van 350.000 naar 455.000 inwoners volgens de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU). Utrecht wil de groei faciliteren door het leidend principe van gezonde verstedelijking. In de woonvisie en de RSU zijn passend en betaalbaar kunnen wonen belangrijke doelstellingen. In het coalitieakkoord "2022-2026 Utrecht: "Investeren in Utrecht" is aangegeven dat nieuwe huizen kwalitatief goed en duurzaam zijn en dat Utrecht een stad is waar mensen betaalbaar kunnen wonen.

De Gemeente ziet graag binnenstedelijke herontwikkeling en staat daarom positief tegenover deze ontwikkeling. Daarmee worden de waardevolle landschappen rondom de stad gespaard. Om aan de vraag en verschillende behoeften te kunnen voldoen moet de gemeente een diversiteit aan woonmilieus behouden en versterken. Het planvoornemen komt aan deze behoefte tegemoet door compact stedelijk te bouwen, met woningen specifiek bedoeld voor studenten en 1 tot 2 persoonshuishoudens met een herinrichting van de (semi)publieke ruimte

Figuur 3:  
Krachtstation vanaf  
Marco Pololaan /  
Amerikalaan



die uitnodigt tot bewegen, recreëren, ontmoeten en sporten. De belangrijke maatschappelijke functies blijven behouden en er worden woningen toegevoegd voor doelgroepen die moeite hebben met het vinden van een woning in Utrecht.

Inzake mobiliteit is de fiets het uitgangspunt en er is een aantal deelauto's voorzien. Er wordt ingezet op vergroening (in, om en op het gebouw) en efficiënt ruimtegebruik door inpandig te parkeren. Zo wordt de buurt niet belast met extra parkeerdruk als gevolg van deze ontwikkeling. Groen stimuleert ontmoeting en interactie en draagt daarmee bij aan de levendigheid en de sociale binding van de bewoners. Naast vergroening wordt ook gekeken naar het toepassen van meer klimaat adaptieve maatregelen zoals waterdoorlatende verharding en infiltratiegebieden.

Figuur 4:  
Krachtstation vanaf  
Churchillaan

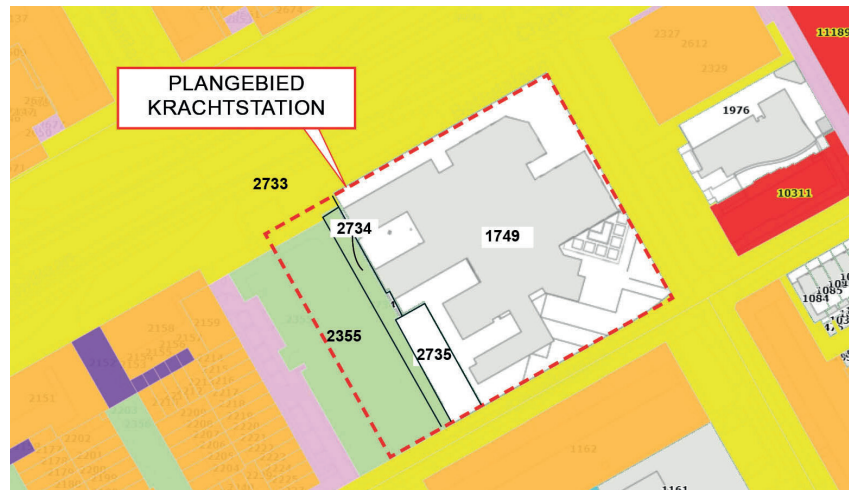





## 2. Bestaande situatie

### 2.1 Eigendomssituatie

Het complex is geprogrammeerd op een deel van de percelen kadastraal bekend als Gemeente Utrecht, sectie S, nummers 1749 en 2735. Deze percelen zijn in volledig eigendom van Krachtstation Beheer BV (gevestigd te Klaaskampen 70, 1251 KP te Laren). Ook staat een deel geprogrammeerd op de percelen kadastraal bekend als Gemeente Utrecht sectie S, nummers 2733 (gedeeltelijk), 2355 (gedeeltelijk) en 2734. Deze percelen zijn in volledig eigendom van de gemeente Utrecht.

Figuur 5:  
eigendomssituatie



-  perceel 1749 en 2735  
Krachtstation BV
-  perceel 2355 en 2734  
gemeente Utrecht (UV sport)
-  perceel 2733  
gemeente Utrecht Stadsbedrijven

### 2.2 Omgevingsplan

Het initiatief is geprojecteerd binnen het plangebied van het deelomgevingsplan 'Actualisering diverse gebieden' (vastgesteld op 31 oktober 2013).

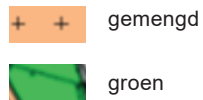
In artikel 11 van het deelomgevingsplan zijn de voor 'Gemengd' aangewezen gronden bestemd voor onder andere maatschappelijke voorzieningen, bedrijven, sport, en de bij de bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen. Op grond van de bouwregels mag de goothoogte maximaal 12 meter bedragen en geldt een bebouwingspercentage van maximaal 80%.

Op 16 april 2016 is vergunning verleend (HZ\_WABO-I 5-43678) voor 'het intern verbouwen van een schoolgebouw tot multifunctioneel complex (wonen, zorg, onderwijs, sport, horeca DI, bedrijvigheid) en heeft betrekking op de volgende activiteiten in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- Bouw (artikel 2.1 lid 1 sub a van de Wabo)
- Afwijken van de Bestemming (artikel 2.1 lid 1 sub c en artikel 2.1 2 van de Wabo)

Het realiseren van het voorliggende initiatief past niet in het huidige geldende deelomgevingsplan. Een herziening van dit omgevingsplan is noodzakelijk om de geplande ontwikkeling mogelijk te maken.

Figuur 6 (links):  
Omgevingsplan



Figuur 7 (rechts):  
Lijst met huurders (2024)

### 2.3 Functies

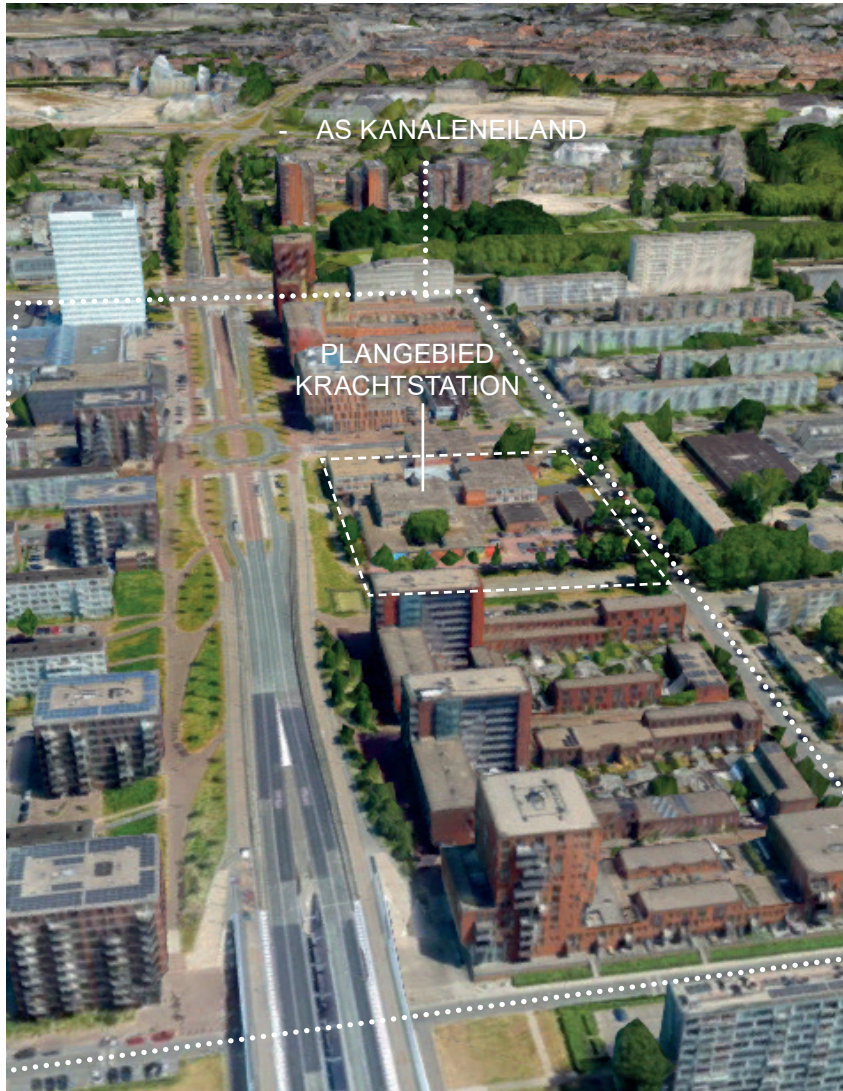
Het plangebied is circa 1,63 hectare groot en grotendeels bebouwd met het huidige Krachtstation. Naast het Krachtstation ligt een onbebouwde strook, de 'wisselstrook'. Deze wordt momenteel gebruikt als parkeerplaats.

Het huidige Krachtstation is van voormalig ROC-gebouw verbouwd tot een multifunctioneel gebouw met hierin studentenkamers, kleine bedrijfjes, een sportschool, een koffie- en lunchroom, kantoren en een

dagbestedingsruimte in de voormalige aula als ruimte voor allerlei kleinschalige evenementen. In het huidige Krachtstation wordt onderdak geboden aan 18 bedrijven (ca. 2.100 m<sup>2</sup> VVO, zie tabel hieronder voor een overzicht) en aan 217 jongeren. De onzelfstandige woonunits voor jongeren worden bewoond door starters en studenten. De eenheden variëren van 17 m<sup>2</sup> tot 27 m<sup>2</sup> en zijn verdeeld over 11 woongroepen. De groepswoningen variëren van 10-22 bewoners. Elke woongroep heeft een grote, gedeelde keuken.

Huurder	Soort Bedrijf	Gebruik	Oppervlakte (in m <sup>2</sup> )	
Stichting Buurtzorg Nederland	Buurtzorg	Zorg	33	
Koffiemaatjes	Daghoreca met dagbesteding	Horeca / zorg	362	
Wijksupport (voorheen IBVU)	Stagebegeleiding	Onderwijs	58	
Labyrinth BV	Onderzoeksbureau	Kantoor	248	
Klarita	Cultuursensitieve sportschool	Sport	292	
Panther Martial Arts Management	Vechtsport	Sport	156	
Stichting Attifa	Dagbesteding ouderen	Zorg	236	
Stichting Attifa (vrouwenleugel)	Dagbesteding ouderen	Zorg	33	
VOF Ontwikkelcentrum Utrecht	Begeleiding jongeren	Zorg	125	
Humanitas	Begeleiding jongeren	Zorg	32	
Bikemen	Fietsenmaker	Kantoor	32	
LevelUp Utrecht	Begeleiding jongeren	Zorg	75	
Ontwikkelcentrum	Begeleiding jongeren	Zorg	149	
Stichting FIXbrigade Nederland	Adviesbureau energiebesparing	Kantoor	49	
	Sport	Sport	92	Vacant
Basmah	Sport vrouwen	Sport	129	Vacant
<b>Totaal verhuurde oppervlakte</b>			<b>2.100</b>	

Figuur 8:  
Krachtstation in  
omgeving



## 2.4 Ruimtelijke situatie

Het huidige pand is gebouwd in de fase kort na de aanleg van Kanaleneiland. Het heeft de vorm van een molenwiek met vier volumes van drie lagen, georganiseerd rond een lagere kern van één laag en voorheen dus in gebruik als ROC. In deze kern van het gebouw ligt de zitkuil, het centrale punt van het gebouw, dat gebruikt wordt voor gemeenschappelijke activiteiten. Rond de hoofdvolumes van de molenwiek ligt een aantal éénlaags aangebouwde volumes.

De planlocatie bevindt zich in de 'As Kanaleneiland': de zone aan weerszijden van de Churchilllaan, die begin jaren '10 van de 21e eeuw grootschalig is getransformeerd. De locatie van het Krachtstation is, samen met winkelcentrum NOVA, de laatste plek in deze zone die nog niet is getransformeerd.

Bebouwing in de As Kanaleneiland kenmerkt zich door een ruimtelijke opbouw die hoger is aan de zijde van de Churchilllaan (5-8 bouwlagen) en lager is aan de zijde van de naastgelegen bestaande woningen (2-4 bouwlagen). Aan de Churchilllaan is bovendien een aantal hogere accenten gerealiseerd (9-15 bouwlagen). Qua architectuur hebben de gebouwen in de 'As Kanaleneiland' een zekere verwantschap, die zich onder andere toont in kleur- en materiaalgebruik. De gebouwen bestaan voornamelijk uit rode steenachtige materialen (baksteen, beton), het zijn solide gebouwen met grotere en kleine vensters en al dan niet een horizontale belijning ter hoogte van de verdiepingsvloeren.

## 2.5 Verkeer en parkeren

### Verkeer

Het plangebied is aan alle vier de kanten omzoomd door een voetpad, lopend langs de Churchilllaan, Marco Pololaan en de Amerikalaan.

Verder ligt er een voetpad parallel aan de Churchillaan (Battutalaan) waardoor een extra verbinding voor voetgangers ontstaat richting het Amsterdam-Rijnkanaal en Papendorp.

Nabij de ontwikkeling zijn voldoende OV-voorzieningen beschikbaar zoals de sneltram en de bus. De bushalte Marco Pololaan (lijn 7) bevindt zich op ca.150 m van het plangebied. Deze buslijn gaat van Westraven P+R naar Utrecht CS en verbindt Kanaleneiland Zuid en Noord met elkaar. Binnen 100m van de planlocatie is de halte Kanaleneiland bereikbaar, waar meerdere buslijnen met diverse bestemmingen samenkomen (zowel voor buiten de stad Utrecht, als naar Utrecht CS en naar Utrecht Science Park via station Vaartsche Rijn). De afstand naar de dichtstbijzijnde tramhalte bedraagt ca. 500 m vanaf de hoofdingang gemeten. De planlocatie is dus goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

Komend van buiten Kanaleneiland-Zuid is de locatie met de auto en de fiets te bereiken via de Churchillaan of de Beneluxlaan (alleen rijbaan in zuidelijke richting). Beide zijn gebiedsontsluitingswegen met vrijliggende fietspaden. Binnen Kanaleneiland-Zuid kan de locatie bereikt worden via de Marco Pololaan, Columbuslaan of Amerikalaan. De Amerikalaan is ter hoogte van het Krachtstation (tussen de Marco Pololaan en de Columbuslaan) voor voertuigen ingericht als een weg voor éénrichtingsverkeer. Voor fietsers is de Amerikalaan wel voor twee richtingen toegankelijk. Momenteel wordt vanuit het project herinrichting Afrikalaan en omgeving onderzocht wat de opties zijn voor het verleggen van de busroute door de Amerikalaan. Mocht de busroute worden verlegd, dan betekent dit vanzelfsprekend dat de 1-richtings situatie in de Amerikalaan komt te vervallen.

### **Parkeren**

Aan de linkerkant van het gebouw, grenzend aan de Amerikalaan, liggen circa 151 parkeervakken die ontsloten worden via de

Amerikalaan. Dit betreft zowel het parkeerterrein direct aangrenzend aan het gebouw (77 plaatsen) als de zogenoemde wisselstrook (74 plaatsen). Op het (parkeer)terrein is ook fietsparkeercapaciteit opgenomen en is een buurthub gerealiseerd. Het terrein en de wisselstrook wordt met een hek afgeschermd van de openbare ruimte (de Amerikalaan).

## **2.6 Openbare ruimte**

Aan de noordzijde van de planlocatie ligt de Churchillaan, onderdeel van een belangrijke oost-westverbinding tussen Papendorp en Utrecht Centrum. De openbare ruimte langs deze laan is tussen 2014 en 2020 opnieuw aangelegd, met aan weerszijden van de rijbanen een tweerichtingenfietspad en daarnaast een groen, maar weinig aantrekkelijk, ingericht wandelgebied. Deze laan is tevens onderdeel van de Utrechtse hoofdgroenstructuur. Aantasting daarvan is niet wenselijk. De ontwikkeling van het Krachtstation kan echter ook kansen bieden om deze structuur te versterken.

Aan de noordzijde van de wisselstrook bevindt zich een voetbalkooi, die door veel kinderen uit de woningen aan de Battutalaan gebruikt wordt. De voetbalkooi kan echter niet worden gehandhaafd op de huidige plek. In de wijk wordt gezocht naar een andere, geschikte locatie.

Aan de oostzijde van de planlocatie ligt de Marco Pololaan. Komend vanaf de Churchillaan is dit de entreestraat van Kanaleneiland-Zuid en is daarmee één van de hoofdlanen in de wijk. Het profiel is breed en bestaat voornamelijk uit verharding. De rijbaan bestaat uit zwart asfalt met fietsstroken in rood asfalt. Daarnaast liggen aan beide zijden brede trottoirs. Aan de zuidzijde van het Krachtstation ligt de Amerikalaan, een zogenaamde dwarslaan. Aan weerszijden van de rijbaan liggen langspaarplaatsen. Momenteel is dit een éénrichtingstraat in de richting van de Marco Pololaan. In het herinrichtingsproject van de

Afrikalaan en omgeving worden onder andere de Marco Pololaan en de Amerikalaan opnieuw ingericht. Beide straten liggen direct aan de bouwvelop van het Krachtstation. Doelen van het project zijn: meer verkeersveiligheid, leefbaarheid, klimaatadaptatie en vergroening. De OV-lijn zal in de toekomst via de Amerikalaan lopen. Deze wordt daarom geschikt gemaakt voor tweerichtingsverkeer. De Marco Pololaan behoudt haar verkeersfunctie, maar krijgt een nieuwe, passende inrichting.

Belangrijke raakvlakken met de bouwontwikkeling zijn de toegang tot de parkeergarage, de uitgangen van de binnenruimte op de openbare ruimte buiten de envelop en een goed toegankelijk trottoir op de Amerikalaan, zijde Krachtstation. Aan de westzijde van de planlocatie ligt een doodlopende straat met aan weerszijden een parkeerstrook met haaksparkeren, deze straat heet ook Amerikalaan. De straat eindigt bij een private parkeergarage voor de woningen ten westen van de straat. Door de parkeergarage loopt deze straat licht omhoog, de inrichting oogt luxe door de toepassing van natuursteen, gebakken materialen en de aanwezigheid van diverse bomen en ander groen. Alle verharding in de As Kanaleneiland (ten noorden van de rijbaan van de Amerikalaan) bestaat in de basis uit bruine klinkerverharding, welke met de laatste inzichten flink verminderd kan worden.

De hoeveelheid bomen in en om het plangebied zijn verschillend per plek. Zo is na de ontwikkeling van de 'As Kanaleneiland' een rij lindes verplant naar het plangebied, waar zich nu nog een groot parkeerveld bevindt. Verder zijn verspreid over het terrein van het Krachtstation nog andere boomgroepen en solitair aanwezig. De bomen op het terrein zijn geïnventariseerd in een zogenaamde 'boomeffectanalyse (BEA)'.

Langs de Marco Pololaan staan momenteel geen bomen. De bomen aan de noordzijde van de Amerikalaan staan op het terrein van het Krachtstation.

## 2.7 Duurzaamheid

Op het gebied van klimaatadaptatie en duurzaamheid is veel te winnen op de locatie. Het perceel is namelijk naast de huidige bebouwing, veelal voorzien van bestrating. Daarnaast is er relatief weinig groen (enkele bomen en gras bij de hoofdingang) aanwezig op het plot. De naastgelegen Wisselstrook bestaat voornamelijk uit bestrating ten behoeve van parkeren. Dit maakt dat de totale locatie een bijdrage levert aan het stedelijk hitte-eilandeffect. Zoals eerder aangegeven staan er 11 oude Lindes en is een koele plek met bomen bij de Columbuslaan aanwezig. Dit zorgt voor beperking van de hittestress. Ook liggen er kansen om de opvang van regenwater op het terrein zelf te verbeteren bij een ontwikkeling. Het dak is, met uitzondering van een groen dak bij de hoofdingang, verder niet voorzien van groen of PV-panelen. Dit biedt dan ook kansen voor het terugdringen van hittestress, opvang van regenwater en het opwekken van zonne-energie.

Wat betreft het aardgasvrij maken van de stad ligt het plangebied in de eerste fase, waarbij t/m 2025 onderzoek plaatsvindt en een wijkuitvoeringsplan wordt gemaakt. In het gebied is stadsverwarming met hoge temperatuur warmte aanwezig. Nieuwbouw maakt in principe gebruik van lage temperatuurwarmte.

In de regio Utrecht speelt het probleem van netcongestie. Op piekmomenten zijn er problemen met afname en terugleveren van elektriciteit. Wie een nieuwe grootverbruikersaansluiting wil, komt op een wachtlijst en moet mogelijk rekening houden met piekbelasting. Voor kleinverbruikers (zoals woningen en laadpalen) wordt het naar verwachting niet moeilijker om aan te sluiten. Een structurele oplossing wordt pas in 2029 verwacht, met verzwaring van de infrastructuur (hoogspanningsnet).

## 3. Uitgangspunten

### 3.1 Functies

De locatie ligt centraal in Kanaleneiland en biedt een kans om binnenstedelijk extra woningen toe te voegen, wat in lijn ligt met de Woonvisie, de Woondeal, de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk en het coalitieakkoord 2022-2026 "Investeren in Utrecht". De drie hoofdthema's daarvan zijn de grote woningnood, kansengelijkheid en duurzaamheid. Het project Krachtstation heeft raakvlakken met al deze thema's. Het project levert een bijdrage aan het verminderen van het nijpende woningtekort in de regio, met name in de sociale huur en het middensegment. Bovendien komt een bedrijfsmatige invulling, maatschappelijk en commercieel, in de plint, die bijdraagt aan een levendige invulling van het gebouw.

#### Programma Krachtstation

Uitgangspunt is om het huidige programma van het Krachtstation minimaal te behouden en bij voorkeur te vergroten. Nu meer woningen worden gebouwd, is ook meer behoefte aan betaalbare werkruimte in de wijk.

#### Woonprogramma

Zoals al aangegeven in hoofdstuk 1 (paragraaf 1.3) heeft de gemeenteraad met het besluit over de "Tweede tranche op gang houden van de woningbouw" ingestemd om ten aanzien van het woonprogramma van het Krachtstation op onderdelen af te wijken. Hierbij wordt uitgegaan van in totaal circa 685 woningen, waarvan minimaal 85% betaalbaar (sociale huur en betaalbare koop)

Minimaal 35% van het totale programma betreft sociale huur, bestaande uit:

- Zelfstandige studentenwoningen (circa 225), van minimaal 19 m<sup>2</sup> GO, die worden verhuurd met een campuscontract en onder de eerste aftoppingsgrens [Eis]
- Minimaal 15 woningen t.b.v. Attifa, vallend binnen sociale huur [Eis]

- Exploitatie van de studentenwoningen door een woningcorporatie is het uitgangspunt [Wens].
- Er wordt onderzocht of mogelijk nog een deel onzelfstandige studenteneenheden kan worden toegevoegd, van minimaal 12m<sup>2</sup> GO [Wens].

Minimaal 50% van het totale programma betreft betaalbare koop. [Eis], bestaande uit:

- Betaalbare koop, conform actieplan Betaalbare koop, zoals ingebed in de Beleidsnota Wonen (2025). [Eis]
- Gemiddeld gebruiksoppervlak van 50-60m<sup>2</sup>
- Voor deze woningen, betaalbare koop, geldt als maximum de betaalbaarheidsgrens (405.000 EUR, prijspeil 2025) met een anti-speculatiebeding en zelfbewoningsplicht. [Eis]

Maximaal 15% vrije sector woningen, allemaal koop [Eis].

De bewoners (studenten, starters/jongeren) krijgen de garantie om met voorrang aanspraak te maken op de nieuwe woningen. Het Krachtstation heeft aangegeven op de zogeheten wisselstrook o.a. (zelfstandige) studenteneenheden te willen realiseren. De nieuwbouw op de wisselstrook is de eerste fase van de totale herontwikkeling van het Krachtstation. Zodra deze nieuwbouw is gerealiseerd, kunnen de dan aanwezige bewoners, die dat wensen, met voorrang aanspraak maken op de nieuwe woningen en daardoor dus zonder gebruik te hoeven maken van tijdelijke huisvesting overgaan.

#### Werkfuncties

In de nieuwbouw komt minimaal 3.500 m<sup>2</sup> BVO aan bedrijfsmatige invulling (maatschappelijk en commercieel). Met hiermee ook het behoud van de huidige maatschappelijke bedrijven met het 'DNA' van het Krachtstation.

Door lage vaste lasten te creëren kunnen ondernemers uit de wijk in het Krachtstation hun bedrijf vestigen. In het huidige Krachtstation bevinden zich dan ook uiteenlopende ondernemers uit de wijk, en deze vormen tezamen een belangrijk onderdeel van het DNA van het Krachtstation. Het Krachtstation én de gemeente willen dit behouden, ook in de nieuwbouw.

Het is van belang dat de maatschappelijke functies in het Krachtstation de mogelijkheid hebben om terug te keren in de nieuwbouw. In de nieuwbouw wordt circa 3.500 m<sup>2</sup> werkfuncties gerealiseerd waarvan circa 2.000 m<sup>2</sup> maatschappelijk. Het aantal m<sup>2</sup> neemt daarmee significant toe t.o.v. de huidige situatie. De maatschappelijke huurders in het Krachtstation hebben een terugkeergarantie in de nieuwbouw. Zodra deze nieuwbouw is gerealiseerd kunnen de dan aanwezige maatschappelijke huurders met voorrang aanspraak maken op een vergelijkbare ruimte in m<sup>2</sup> in de nieuwbouw, waarbij de totale lasten (totaal van huur- en voorschot servicekosten) gelijk blijven ten opzichte van de situatie in het Krachtstation op dat moment.

De fasering wordt nader uitgewerkt door de initiatiefnemer waardoor het op dit moment nog niet volledig duidelijk is hoe de fasering vorm wordt gegeven. Er wordt onder andere gedacht aan:

- Gefaseerde sloop om tijdelijke huisvesting in de nieuwbouw mogelijk te maken;
- Tijdelijke huisvesting van (een deel van de) maatschappelijke huurders binnen het dan vrijgekomen studentenprogramma;
- Alternatieven voor tijdelijke huisvesting buiten het perceel maar binnen de wijk.

Uiterlijk voorafgaand aan besluitvorming over de terinzagelegging van het ontwerp omgevingsplan ligt er een concreet voorstel voor de fasering van de nieuwbouw en op basis hiervan een oplossing voor de huidige maatschappelijke functies in het Krachtstation met betrekking

tot de tijdelijke huisvesting gedurende de bouw. Initiatiefnemer blijft hierover in nauw overleg met de maatschappelijke huurders met als doel gezamenlijk tot afspraken te komen.

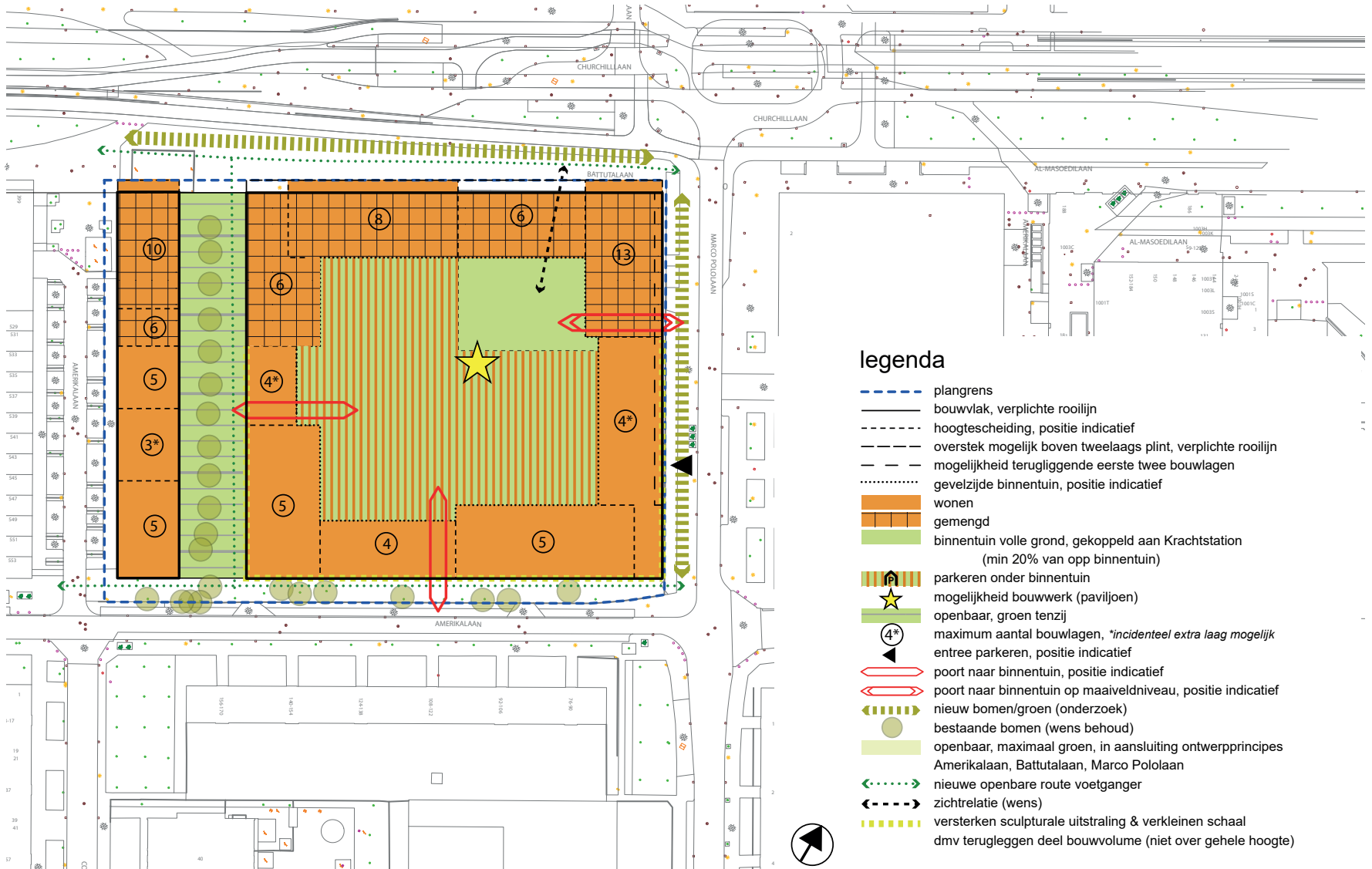
### 3.2 Ruimtelijk

De nieuwbouw voor het Krachtstation vormt een belangrijke schakel in de ruimtelijke opbouw van Kanaleneiland Zuid. Het ligt in de zogenaamde 'As Kanaleneiland', en aan een noord-zuidroute die Kanaleneiland Zuid met Kanaleneiland Noord verbindt. In de nieuwbouw krijgt de overgang tussen de stedelijke bebouwing aan de Churchilllaan en de kleinere schaal aan de Amerikalaan vorm. Het programma en de positie van de nieuwbouw vragen om een bijzondere, in het oog springende oplossing, die aansluit op de omliggende bebouwing.

#### Bouwblok

- Er worden twee gebouwen gerealiseerd: een gebouw op de Wisselstrook, de zogenaamde 'één', en een gebouw op de locatie van het naastgelegen huidige Krachtstation, de zogenaamde 'nul'. [Eis]
- Beide gebouwen hebben een verplichte rooilijn aan de Churchilllaan en aan de Amerikalaan. [Eis]
- Beide gebouwen hebben voor het hoofdvolume een verplichte rooilijn aan de Amerikalaan, Marco Pololaan en aan het straatje tussen beide gebouwen. Ondergeschikte gebouwvolumes (dus niet balkons, luifels, overstekken ed.) mogen deels terugliggen of uitkragen (m.u.v. aan Churchilllaan niet over openbaar gebied) als hiermee het algehele gebouwconcept wordt versterkt. [Eis]
- Gebouw 'nul' is een sculpturaal gebouw. Aan de zijde van de Churchilllaan uit zich dit door twee hogere uitkragende volumes. Aan de zijde van de Amerikalaan wordt niet de volledige op de

Figuur 9:  
randvoorwaardenkaart



randvoorwaardenkaart aangeduide bouwhoogte in de rooilijn gerealiseerd. Hier wordt de sculpturaliteit door middel van het terugleggen van een of meerdere bouwlagen gerealiseerd. [Eis]

- Oversteken van de volumes aan de Churchillaan liggen tussen de 7 en 9 meter boven maaiveld. Dit is een netto-maat. [Eis]
- Balkons moeten aan de zijde van Churchillaan en Amerikalaan binnen de rooilijn worden opgelost. [Eis]
- Een gedeelte van de binnentuin, aansluitend op het programma van het Krachtstation van gebouw 'nul', wordt in volle grond gerealiseerd. [Eis]
- Er is een zichtrelatie van de Churchillaan naar de binnentuin. [Wens]
- Zowel in de volle gronddeel als ook op de parkeergarage worden bomen toegepast. [Eis]
- Er worden drie doorgangen, poorten, gerealiseerd naar de binnentuin: één aan de Marco Pololaan, één aan de Amerikalaan, één tussen gebouw 'één' en gebouw 'nul'. [Eis]
- De bouwhoogte is niet hoger dan de in de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk toegestane hoogte (schaal S: 3 tot max 5 lagen, schaal L: 11 tot max 13 lagen). De bouwhoogte kent aan alle zijden een mate van afwisseling passend bij de stedenbouwkundige context. [Eis]
- De gebouwen nodigen uit tot bewegen, het gebruik van de trap wordt gestimuleerd. [Wens].
- Geen dak blijft onbenut, lagere daken zijn aantrekkelijk voor groen en verblijf, hogere daken zijn voor installaties, energie en groen. [Eis]
- Bezinning op omliggende woningen en op woningen in de ontwikkeling worden getoetst op basis van twee bezonningsuren per dag met als toetsingsdatum 21 maart of 21 september. [Eis]
- Voor gebouw 'nul' geldt dat de parkeergarage niet direct wordt doorgeschakeld naar de woning. Dit betekent dat een lift of trap

vanuit de parkeergarage eerst stopt bij een gemeenschappelijke ruimte, vanuit waar de bewoners een andere lift of trap nemen naar hun eigen voordeur. Zo kunnen bewoners elkaar tegenkomen en wordt de kans op ondermijning verkleind. [Wens]

### **Binnentuin**

- De binnentuin van de 'nul' heeft een groen karakter, er is geen directe visuele relatie met de ondergelegen parkeergarage. [Eis]
- De leeflaag op de binnentuin is voldoende om de ambities met betrekking tot groenwaliteit en waterberging waar te maken. [Eis]
- De openbare ruimte rondom heeft via de poorten en ter hoogte van het Krachtstationprogramma een directe visuele relatie met de binnentuin om de gebruikswaarde te vergroten. [Eis]
- De binnentuin is aantrekkelijk en heeft een gebruikswaarde voor de bewoners alsook voor omwonenden, denk aan sport, spel, ontmoeting. [Eis]
- De binnentuin is tenminste overdag publiek toegankelijk. [Eis]

### **Plint en entrees**

- De parkeerentree wordt opgenomen in de architectuur van het blok, de impact op de gevel wordt beperkt. [Eis]
- Woningen in de plint krijgen een zone aan de straatzijde die ofwel van de bewoner is ofwel door de bewoner kan worden gebruikt. [Eis]
- Woningen in de plint krijgen leefprogramma (woonkamer, werkruimte, keuken) aan de gevel van de begane grond. [Eis]
- Woningen met een vertrek op de begane grond krijgen een entree aan de straat. [Eis]
- Het programma van het Krachtstation presenteert zich open en uitnodigend. [Eis]
- Fietsenstallingen bevinden zich op begane grondniveau of (half) verdiept. Indien op begane grond, wordt de gevellengte beperkt. Indien een fietsenstalling aan de gevel ligt, presenteert deze zich als

uitnodigende ruimte [Eis], bij voorkeur in combinatie met aanvullend programma om meervoudig gebruik mogelijk te maken. [Wens]

### **Beeldkwaliteit**

- Het binnenhof onderscheidt zich duidelijk van het beeld op straatniveau. Het is een verrassende groene binnenwereld die zich onderscheidt in vormgeving en gebruik. Ook de gebouwarchitectuur draagt hier aan bij, met name de minder hoge bouwdelen die niet van afstand zichtbaar zijn. [Eis]
- De 'nul' presenteert zich als één sculpturaal volume [Eis]
- Zowel de 'nul' als de 'één' zoeken aan de straatzijde aansluiting bij de kleurstelling en materiaalgebruik van de naastgelegen blokken in de As Kanaleneiland. [Eis]
- De doorgangen naar de binnentuin van gebouw 'nul' zijn bijzondere elementen. Ze onderscheiden zich in architectuur, zijn licht en uitnodigend. [Eis]
- Bij daken waarop wordt neergekeken door hogere delen van de bouwblokken of bebouwing in de omgeving wordt waar mogelijk ingezet op een groen dak. [Eis]
- Installaties mogen op het dak worden geplaatst, zo veel als mogelijk uit het zicht van de openbare ruimte, centraal en zo compact mogelijk geclusterd op het dakvlak. [Eis]
- Technische installaties ten behoeve van de bebouwing zoals warmte, trafo's, glasvezelkasten etc. worden inpandig opgelost. Hier geldt het principe 'inpandig, tenzij', om te voorkomen dat deze voorzieningen solitair in de buitenruimte komen te staan. [Eis]
- Bedrijfsafval wordt inpandig verzameld. De opstelplaats van de rolcontainer wordt op de situatietekening aangegeven. [Eis]
- Afval afkomstig van huishoudens wordt verzameld in ondergrondse containers, geplaatst in de openbare ruimte. [Eis]

### **Fasering**

- De nieuwbouw van het nieuwe Krachtstation wordt in fases gerealiseerd. [Eis];
- De fases worden in overleg met gemeente Utrecht bepaald. [Eis]
- De Wisselstrook wordt als eerste ontwikkeld met de nieuwbouw, specifiek ten behoeve van in ieder geval studentenwoningen, waarbij de nieuwbouw start bij het bebouwen van de Wisselstrook. [Eis]

### **3.3 Verkeer en parkeren**

Om een groeiend Utrecht gezond en bereikbaar te houden, geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. We maken meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid.

#### **Fietsparkeren**

- Het fietsparkeren voor zowel bezoekers als bewoners (tbv zowel wonen als bedrijfsmatige ruimten (maatschappelijk en commercieel)) wordt volledig middels een inpandige stallingsruimte op het eigen terrein opgelost. [Eis]
- Er moet worden voldaan aan het actuele vigerende parkeerbeleid. [Eis]
- Er moeten voldoende, kwalitatieve en makkelijk bereikbare stallingen zijn voor fietsers en brommers overeenkomstig de geldende regelgeving; conform beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht. [Eis]
- De collectieve stallingsruimte voor fietsen van de bewoners moet direct bereikbaar zijn vanaf maaiveld en vriendelijk en veilig in het gebruik zijn, zodat wordt voorkomen dat de bewoners de fietsen op

straat stallen. Hierbij is van belang dat de stallingsruimte bereikbaar is via één deur (maar meerdere uitgangen kent vanwege de noodzakelijke vluchtroutes). De stallingsruimte is bij voorkeur gelegen op maaiveldniveau. Indien er toch kleine hoogteverschillen zijn (bijvoorbeeld om net een dubbellaags systeem te kunnen maken) dan worden deze overbrugd door een hellingbaan of trap met fietsgoot. Ook wordt voorzien dat de stallingsruimte via een korte loopafstand van toegangsdeur woongebouw naar fietsenstalling en vervolgens naar entreehal of daaronder/-boven gelegen lift (<25 m<sup>1</sup>) bereikbaar is. [Eis]

- De route van en naar de stallingsruimte en de aansluiting op de infrastructuur in de openbare ruimte wordt vormgegeven als een directe, logische en veilige route. [Eis]
- In de collectieve stallingsruimte wordt 5% ruimte gereserveerd voor grotere en zwaardere tweewielers (bak-, brom-/snorfietsen) die niet in een normaal fietsenrek passen. [Eis]
- Voor buitenmodel fietsen (zoals ligfietsen en bakfietsen) en scootmobielen mag 2 m<sup>2</sup> i.p.v. 1 fietsparkeerplaats ingezet worden in de inpandige stallingsruimte. [Eis]
- De fietsenstalling zal vanuit de hal goed en direct bereikbaar zijn, waardoor het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd [Eis]

### **Verkeer**

De ontwikkeling zal naar verwachting bijdragen aan een extra verkeersbelasting op de Amerikalaan en de Marco Pololaan. De toename van de verkeersgeneratie zal ook een effect hebben op de aangrenzende ontsluitende wegen als onderdeel van het gehele verkeersnetwerk, zoals de Churchilllaan en de Beneluxlaan. In zijn algemeenheid wil de initiatiefnemer er met dit initiatief aan bijdragen dat zoveel mogelijk bewoners en huurders van de bedrijfsmatige ruimten (maatschappelijk en commercieel) gebruik maken van fiets, lopen of

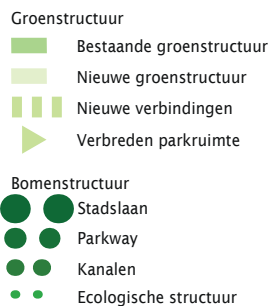
elke andere vorm van duurzame mobiliteit, zoals het openbaar vervoer. De locatie is gelegen aan de HOV-lijn over de Churchilllaan, kent een bushalte aan de Marco Pololaan en de halte van de sneltram op de Beneluxlaan is gelegen op ca. 500 m.

- De entree van het gebouw, de uitrit van de stallingsgarage en de buitenruimte moeten zo worden ingericht dat de veiligheid van de voetgangers en fietsers is gewaarborgd. [Eis]
- De positie van de uitrit van de stallingsgarage moet afgestemd worden op de mogelijke halteverplaatsing(en) vanuit het project herinrichting Afrikalaan e.o. Zie randvoorwaardenkaart voor de beoogde positie. [Eis]

### **Autoparkeren**

- Er moet worden voldaan aan het actuele vigerende parkeerbeleid. [Eis]
- De huidige parkeerbehoefte wordt volledig op het eigen perceel gerealiseerd. Hierdoor kan geen gebruik gemaakt worden van het reeds verkregen niveau. [Eis]
- Er worden geen parkeerplaatsen in het openbaar gebied toegevoegd [Eis]. Uitzondering: deelmobiliteit kan mogelijk (deels) worden opgelost d.m.v. langsparkeren aan de noordzijde van de Amerikalaan [Wens] (Aantal plekken volgt uit nader onderzoek gemeente Utrecht). Dit langsparkeren van deelmobiliteit betreft dus extra parkeercapaciteit t.o.v. de beschikbare parkeercapaciteit in het openbare gebied.
- Toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. [Eis]
- De capaciteitseis wordt afgeleid van het minimum van de B1-bandbreedte met maximaal gebruik van het inruilen van autoparkeren naar deelauto's en extra fietsplekken;
- Ligging: de parkeerplaatsen worden niet gerealiseerd in het openbare gebied. Parkeerplaatsen worden daardoor volledig op het eigen

Figuur 10:  
groenstructuur  
Kanaleneiland-Zuid



terrein dan wel in een parkeervoorziening op afstand gerealiseerd, een en ander volgens het vigerende parkeerbeleid. [Eis]

- De parkeervoorziening op eigen terrein is niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte. [Eis]
- Alle parkeerplaatsen op eigen terrein worden voorzien van leidingdoorvoeren voor (elektrische) oplaadpunten. [Eis]
- Het is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar om richting de huurders en bewoners van de ontwikkeling te communiceren dat er niet voor iedereen een parkeerplaats beschikbaar komt en dat hiervoor wel duurzame alternatieven voorhanden zijn in de vorm van deelmobiliteit, openbaar vervoer en voorzieningen voor de fiets en voetgangers. [Eis].
- Er wordt nog onderzocht of het mogelijk is om parkeerplekken onder te brengen in de Mobiliteitshub XL in Papendorp en hoeveel parkeerplekken dit kunnen zijn.

### 3.4 Openbare ruimte

- Door de toename in woningen en daarmee de gebruikers van de openbare ruimte, is het van groot belang dat de openbare ruimte hoogwaardig en met oog voor de gebruiker wordt ingericht. De nieuw in te richten openbare ruimte zal aansluiten op bestaande structuur en materialisering van de As Kaneleneiland en doorlopen in het semi-openbaar gebied binnen de 'Nul'. [Eis]
- De openbare ruimte rondom het bouwblok wordt in overleg met de gemeente ontworpen en ontwikkeld. [Eis]
- De trottoirzijde aan de Amerikalaan volgt het principe dat ook aan de westzijde van de bouwontwikkeling aanwezig is (overgangszone/trottoir/groenstrook). [Eis]
- Trottoirs hebben een minimale breedte van 2,20m (excl. geveltuinen) en zijn obstakelvrij. [Eis]

- Voor het ontwerp van de openbare ruimte geldt het principe Groen, tenzij. [Eis]
- De kwaliteit van bestaand groen (met name bomen) zo veel mogelijk behouden. [Eis]
- Indien behoud op dezelfde plek niet mogelijk is, dient (voor bomen waarvoor dat mogelijk is) te worden ingezet op het verplanten van de bomen binnen de planlocatie. [Eis]
- Behoud en versterking van de ecologische waarde van het groen. [Eis]
- Bestaande bomenstrook (lindes) op Wisselstrook blijft behouden. [Eis]
- Voor bomen die conform de BEA in slechte staat en daarmee niet behoudenswaardig zijn, wordt ingezet op compensatie binnen het plangebied volgens 'Herplant naar waarde'. [Eis]
- Nieuw groen is van hoogwaardige kwaliteit, draagt bij aan de structuren van de wijk en aan vergroting van de biodiversiteit. [Eis]
- Stimuleer wandelen en fietsen door goede aansluitingen op bestaande structuren, ommetjes en fietsroutes. [Eis]
- Stimuleer met de inrichting het gebruik van de binnentuin. [Eis]
- Het groene karakter van de binnentuin is vanaf de openbare ruimte te ervaren. [Wens]
- Het Krachtstationprogramma en de woningentrees zijn goed bereikbaar voor voetgangers/fietsers. [Eis]
- Toekomstige bewoners en gebruikers van de woningen en andere functies hebben de mogelijkheid om een geveltuin aan te leggen in het openbaar gebied (diepte van 50 cm excl. opsluitband). [Wens]
- Erfafscheidingen zijn zoveel mogelijk groen uitgevoerd. [Wens]
- Afval wordt ingezameld met ondergrondse containers in het openbaar gebied, positionering en plaatsing hiervan vindt plaats in afstemming met de afdeling IMH van gemeente Utrecht. [Eis]

### 3.5 Duurzaamheid

#### Energie

Het plan draagt bij aan een duurzame stad op het gebied van energie.

- De ontwikkelaar onderzoekt en geeft aan wat de ambitie is van de energieprestaties volgens het Convenant Toekomstbestendig Bouwen: brons, zilver dan wel goud [Eis].
- De minimale eis voor BENG 1, BENG 2 en BENG 3 is brons en deze ambitie is hoger dan de wettelijke eisen uit het Bouwbesluit [Wens].
- Er geldt een wettelijke eis voor de temperatuuroverschrijding in de woning in juli (TO juli eis). [Eis].
- De ontwikkelaar geeft een energievisie/onderbouwing volgens het Utrechts Energie Protocol. De ontwikkelaar onderzoekt welke mogelijkheden er zijn om zoveel mogelijk binnen het plan zelfvoorzienend te zijn in de warmte- en koude vraag (bijvoorbeeld met bodemenergiesysteem voor warmte-koude-opslag) en elektriciteit. Hierbij hoort ook de wijze waarop wordt omgegaan met netcongestie. [Eis]
- Transformatiehuishesjes worden inpandig ingepast. [Eis]

#### Klimaatadaptatie – hittestress

[Eis op buurtniveau en in openbare ruimte, minimaal Wens op perceelniveau]:

- Geen dak blijft onbenut. Daar waar het kan en logisch is, worden daken groen ingevuld, de overige dakvlakken worden maximaal benut voor toepassing van PV- panelen. [Eis]
- Tenminste 40% groen in het horizontale vlak realiseren. [Eis]
- De afstand van de woningen tot een koele plek van meer dan 200m<sup>2</sup> is niet meer dan 200m. [Wens]
- Er is minimaal 30% schaduw op straat op het heetst van de dag en minimaal 40% op belangrijke loop- en fietsroutes. [Wens]
- Aandacht voor overige maatregelen tegen hittestress volgens het Convenant Toekomstbestendig Bouwen. [Wens]

### **Klimaatadaptatie riolering en water**

- Het uitgangspunt is 'Groen, tenzij...' Verharding wordt minimaal toegepast. Waar verharding noodzakelijk is, wordt deze voorzien van waterdoorlatende bestrating, of wordt afgewaterd op naastgelegen groen. In het planvoornemen worden klimaat-adaptieve maatregelen zoals meer groen, groene daken, waterdoorlatende waterpasserende verharding en infiltratiegebieden toegepast. [Eis]
- Uitgangspunt is dat minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden d.m.v. infiltratie op de plek waar het valt. Dat betekent in de praktijk vaak gemiddeld een bergingsopgave van 15 mm gerekend over het afvoerend verhard oppervlak. [Eis]
- Voor een juiste verwerking of afvoer van hemelwater hanteert de Gemeente Utrecht op grond van Wet Milieubeheer artikel 10.29a een voorkeursvolgorde voor de lozing van hemelwater in de openbare ruimte en op particuliere percelen. Op basis van deze voorkeursvolgorde moet afvloeiend hemelwater, redelijkerwijs mogelijk, worden verwerkt of geloosd door [Eis]:
  1. Vasthouden en nuttig gebruiken (geen lozing);
  2. Infiltratie op de bodem (bovengronds);
  3. Infiltratie in de bodem (ondergronds);
  4. Directe lozing in het oppervlaktewater;
  5. Lozing in een hemelwaterstelsel;
- Inzichtelijk wordt gemaakt welke keuzes in dit proces zijn gemaakt en waarom. Doelmatigheid binnen plaatselijke omstandigheden is hier belangrijk bij de gemaakte keuzes. [Eis]
- In de omgeving is in de Amerikalaan en in de Churchilllaan al een gescheiden rioleringssysteem aanwezig. Hierop zal onder bovengenoemde voorwaarden het te veel aan hemelwater op geloosd moeten worden. [Eis]
- Voorkomen dient te worden dat wateroverlast schade veroorzaakt, zoals instromend water in het gebouw en schade aan infrastructuur. Als maatgevende neerslag geldt hier 80 mm/neerslag in een uur. Voldoende vloerpeilhoogte is hierbij belangrijk, zeker gezien de aard en

functie van dit gebouw. In de stresstestkaart blijft het water binnen de trottoirbanden, deze situatie mag niet verslechteren. [Eis]

- Zowel voor vuil- als hemelwaterriool dient rekening te worden gehouden met de bouwregelgeving die daarvoor is opgesteld. Het tijdig overleggen van een leidingenplan is van belang zodat inzichtelijk is dat ieder pand of stapeling van panden een eigen vuilwateraansluiting kan realiseren op het gemeentelijk rioolstelsel. [Eis]
- Geen meter dak blijft onbenut in de ontwikkeling. Voor daken waar men zicht op heeft, ligt de nadruk op groen. Voor daken waar men geen zicht op heeft, ligt de nadruk op waterberging en energieopwekking. Groene daken dragen bij aan de ecologie van het gebied en kennen derhalve een inheemse begroeiing die passend is voor de lokale situatie. [Eis]

### **Natuurinclusief bouwen**

Verkend wordt waar verblijf- en nestelmogelijkheden voor dieren ingebouwd kunnen worden, in samenhang met gebouw en omgeving. Doel is om de biodiversiteit te versterken en uit te breiden.

- Uitgangspunt is 1 verblijfplaats voor huismus, gierzwaluw of gewone dwergvleermuis per huishouden of 1 per 75 m<sup>2</sup> BVO. Voorzieningen voor vleermuizen die een functie hebben als kraam- of winterverblijfplaats tellen voor 10. [Eis]
- Geen dak onbenut. Daken lager dan 25 meter (5 bouwlagen) worden voor 50% groen ingericht, waarvan minimaal 25% kruidenrijk. [Eis]

### **Duurzame mobiliteit**

- Minimaal 20% van de parkeerplaatsen op eigen terrein moet voorzien worden van een laadpunt. De voorwaarden vanuit de landelijke (bouw) regelgeving zijn hierin leidend. [Eis].
- Ook moet minimaal 20% van het aantal auto's waarvoor een parkeerplaats aanwezig is gelijktijdig kunnen laden [Eis].
- Gezien de huidige snelle ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer moeten alle parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd leidingdoorvoeren hebben voor (elektrische) oplaadpunten. [Eis]

### 3.6 Gezond stedelijk leven

Het uitgangspunt voor de bewoners en gebruikers van het Krachtstation is dat het gebouw bijdraagt een goede lichamelijke en mentale gezondheid.

- Een belangrijk punt in het ontwerp is het bieden van ruimte aan toevallige en geplande ontmoetingen. [Wens]
- Voor iedere zelfstandige studenteneenheid wordt minimaal 2m<sup>2</sup> gemeenschappelijke ruimte gerealiseerd, conform actieplan studentenhuisvesting. Dit kunnen bijvoorbeeld gemeenschappelijke woonkamers alsmede gezamenlijke dakterrassen/buitenruimten zijn. [Eis]
- Daar waar corridorontsluitingen zijn, komt ruimte voor de toevallige ontmoeting tussen de bewoners. [Wens]
- Voor iedere, eventueel toe te voegen, onzelfstandige studenteneenheid wordt minimaal 3m<sup>2</sup> gemeenschappelijke ruimte gerealiseerd, conform Actieplan studentenhuisvesting. Dit kunnen bijvoorbeeld gemeenschappelijke dakterrassen/buitenruimten zijn [Eis]
- De woningen voldoen aan de geluidsvoorschriften en worden zo ingericht dat de slaapvertrekken aan de rustige zijde komen. [Eis]
- De studentenwoningen (studio's) krijgen te openen ramen, al dan niet met een frans balkon of een bloemkozijn, zodat ook vanuit de privéruimte buiten ervaren kan worden. [Eis]
- Vanuit de entree worden bewoners gestimuleerd de trap te nemen in plaats van de lift, door de trap een duidelijke en prominente plek te geven. [Eis]
- De looproute naar en door het trappenhuis moet sociaal veilig en prettig zijn. [Wens]
- De lift is natuurlijk ook aanwezig voor mensen voor wie de trap niet of moeilijk begaanbaar is. [Eis]
- Voor de doelgroep ouderen worden extra maatregelen genomen, zowel binnen als buiten de woning om zoveel mogelijk aan de wensen van die doelgroep te voldoen. [Eis]

## 4. Onderbouwing

### 4.1 Beleidskader

#### Ruimtelijk Strategie Utrecht 2040

Utrecht is een aantrekkelijke gemeente. We zien dat steeds meer mensen in de stad Utrecht willen wonen en werken. De komende 20 jaar verwachten we 100.000 extra inwoners te verwelkomen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040) staan de keuzes voor de toekomst en hoe de weg daarnaartoe eruitziet. De ruimtelijke strategie is onderdeel van de koers van de omgevingsvisie. Zo weet straks iedereen hoe Utrecht zich op stads- en wijkniveau ongeveer gaat ontwikkelen.

Dit willen we doen:

- We koesteren en versterken de kwaliteiten van Utrecht;
- We leggen veel meer groen en water aan, dat is onder andere nodig voor de leefbaarheid en de klimaatverandering. Uitgangspunt is 'groen tenzij';
- We ontwikkelen en bouwen vooral rond een aantal knooppunten in de stad;
- We gebruiken de ruimte die we hebben slim, door functies te mengen, te stapelen en waar mogelijk te combineren. Zo komen er voorzieningen op meerdere plekken in de stad;
- We kiezen voor 'Utrecht dichtbij': met ongeveer 10 minuten lopen of fietsen bent u bij uw dagelijkse bestemmingen. Daarom investeren we in wandel- en fietspaden, voorzieningen, werk en een nieuw OV-netwerk;
- We versterken de verbinding met het landschap in en rond de stad;
- Ten slotte willen we de stad zijn en blijven voor alle inwoners. Utrecht is altijd de stad gebleven waar mensen zich dichtbij elkaar voelden. Dat willen we zo houden.

Binnen de RSU2040 is de inclusieve stad en het onderdeel werk ook van belang. Utrecht is een stad waar iedereen een woning, onderwijs,

een baan en voorzieningen kan krijgen en betalen. Waarin gebouwen en de openbare ruimte uitnodigen.

### **Mobiliteitsplan 2040**

Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo houden we de lucht schoner en de straat rustiger en veiliger. Samen werken we aan een gezonde en prettige stad voor iedereen.

De aanpak bestaat uit 5 stappen:

- Slim bestemmen: We bouwen nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen bij bestaande en nieuwe knooppunten in het OV-netwerk. Hierdoor hoeven mensen minder (ver) te reizen;
- Anders reizen: Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkingen in de stad stimuleren we inwoners en bezoekers om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route);
- Netwerken op orde: Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer worden deze netwerken verbeterd en uitgebreid. Zo maken we fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit aantrekkelijker;
- Slim parkeren: Er komt meer ruimte voor groen, voetgangers en speelplekken en minder overlast door verkeer en parkeren. Dit wordt mogelijk door parkeerregulering, minder parkeerplekken op straat, meer parkeren op afstand en meer fietsstallingen voor verschillende soorten fietsen;
- Slim sturen: Door de weg slim in te richten en dynamisch verkeersmanagement, zoals slimme verkeerslichten, kunnen we het verkeer sturen. We creëren hierdoor meer ruimte en kunnen zo lopen, fietsen en OV en het gebruik van de gewenste routes stimuleren.

### **Beleidsnota Wonen in Utrecht 'Van woningmarkt naar volkshuisvesting 2025-2030'**

In juni 2025 is deze nota vastgesteld, de opvolger van "Woonvisie – Utrecht beter in Balans" uit 2019. Utrecht wil een stad zijn en blijven voor iedereen: waar je ook vandaan komt, en hoe groot je portemonnee ook is. Door het woningtekort is het voor sommige groepen echter steeds moeilijker, of zelfs niet meer haalbaar, om betaalbare woonruimte te vinden. De beleidsnota 'Wonen in Utrecht' kent drie doelstellingen die bijdragen aan de ambitie uit de koersdocumenten van de Omgevingsvisie. Deze ambitie houdt in dat iedereen die in Utrecht wil komen of blijven wonen, een passende woonplek kan vinden.

Doelstelling 1 van de nota richt zich daarom op het toevoegen van voldoende woningen. De gemeente richt zich primair op het toevoegen van betaalbare woonplekken voor mensen met een laag- of middeninkomen, mensen in een kwetsbare positie en mensen die geen dak boven het hoofd hebben. Doelstelling 2 richt zich op passend wonen. De opgave is niet alleen om meer woonplekken te creëren, maar ook te zorgen dat meer Utrechters wonen in een huis dat past bij hun financiële situatie, levensfase, gezinsgrootte en/of zorgbehoefte. Met doelstelling 3 draagt de beleidsnota bij aan *leefbaar* wonen. De basiskwaliteit van woningen moet op orde zijn. Maar het gaat ook om een prettige, gezonde en veilige woonomgeving met een gevarieerd woningaanbod voor verschillende huishoudens en inkomensgroepen. Met ruimte voor gemeenschapsvorming en ontmoeting. Doelstelling 4 tot slotte richt zich op het verlagen van het aantal dakloze mensen in de gemeente Utrecht.

### **Transitievisie Warmte en Regionale Energiestrategie**

Gemeente Utrecht wil zo spoedig mogelijk klimaatneutraal zijn. Dit lukt alleen als alle relevante partijen een bijdrage leveren. Om te kunnen voldoen aan de verplichting uit het Klimaatakkoord, heeft de gemeente Utrecht in 2021 een tweedelige Transitievisie Warmte (TVW)

vastgesteld en in regionaal verband de Regionale Energiestrategie (RES). In het TVW is onder ander vastgelegd dat de schaarse hoge temperatuur warmtebronnen zoals de biomassaverbranding en diepe geothermie alleen in te zetten voor bestaande bouw. De schaarse capaciteit van het hoge-temperatuur-stadswarmtenet mag niet voor nieuwbouw ingezet worden. Ook is in de TVW een fasering opgenomen wanneer de Utrechtse wijken aardgasvrij gemaakt worden. In de RES staat hoe Utrecht en haar regiogemeenten invulling gaan geven aan de landelijke energiedoelstellingen in het Klimaatakkoord voor het verduurzamen van energiebronnen.

### **Utrechts Energieprotocol (UEP)**

De gemeente Utrecht wil dat gebouwen en gebieden die nu in ontwikkeling zijn, zoveel mogelijk bijdragen aan een klimaatneutrale stad. Het Utrechts Energie Protocol (UEP) is een handreiking aan projectontwikkelaars van nieuwbouwproject in Utrecht. Dit is een stappenplan voor duurzame invulling van de energievoorziening. De volgorde in dit stappenplan is om eerst te kijken naar de mogelijkheden tot energiebesparing en verduurzaming op gebouw- of perceelniveau. Vervolgens naar de duurzame mogelijkheden binnen het plangebied of in de directe omgeving. En ten slotte (verder) buiten het plangebied voor mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie.

### **Visie Utrecht Circulair 2050**

In februari 2024 is de Visie Utrecht Circulair 2050 vastgesteld, waarin de gemeente aangeeft hoe te komen tot een circulair Utrecht in 2050. In 2050 wil Utrecht volledig circulair zijn en in 2030 willen we al op de helft zijn, dus 50% minder gebruik van primaire, abiotische grondstoffen (mineralen, metalen en fossiel). Bij het werken aan een circulaire stad zijn de prioriteiten:

- Circulaire bedrijvigheid en ondernemerschap. We nemen in 2030 circulariteit op in vestigings- en uitgiftevoorwaarden voor publieke en private ruimte;

- Circulaire gebiedsontwikkeling en circulair bouwen. Naast 50% reductie milieubelasting en 50% reductie gebruik primaire grondstoffen gaan we voor een gemiddelde MPG-waarde voor nieuwbouw woningen van 0,42 (en kleiner dan 0,7 bij kantoren);
- Circulair opdrachtgeverschap en inkopen. In 2030 kopen we voor 100% circulair en maatschappelijk verantwoord in.
- Circulaire materiaal- en reststromen. We halveren in 2030 de hoeveelheid restafval, en ook zijn alle verpakkingen op de EU-markt herbruikbaar of recyclebaar.

### **Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023**

Het actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 richt zich op de gebouwde omgeving: bestaande gebouwen worden circulair getransformeerd of gesloopt en nieuwe woningen circulair gebouwd. Voor circulair zijn op vier thema's ambities geformuleerd:

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

### **Visie klimaatadaptatie – hittestress**

De gemeente heeft de Visie Klimaatadaptatie vastgesteld. We willen bereiken dat het in de stad niet meer dan 5 graden warmer voelt dan buiten de stad. Dit vraagt toevoegen van extra groen en waar nodig

extra schaduw in de straten met het oog op het voorkomen van hittestress en droogtestress. Maatregelen zijn:

- 40% groen in het horizontale vlak realiseren
- De afstand van woningen tot een koele plek van >200m<sup>2</sup> is niet meer dan 200 meter
- Er is minimaal 30% schaduw op straat op het heetst van de dag. Op belangrijke loop- en fietsroutes is minstens 40% schaduw.
- Geen dak onbenut: daken optimaal benutten voor waterberging, energieopwekking en/of groen

### **Visie Water en Riolering**

Het beleid voor water en riolering is vastgesteld in de Visie Water en Riolering. Uitgangspunt is dat Utrecht de afvalwaterstromen zoveel mogelijk wil scheiden om de zuivering niet te belasten met schoon hemelwater en de vuiluitworp uit het gemengde rioolsysteem zoveel mogelijk terug te dringen.

Om versnelde afvoer van regenwater en daarmee onder andere verdroging en wateroverlast elders te voorkomen is de ambitie om zoveel mogelijk water vast te houden daar waar het valt. Het vastgestelde minimum is 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden op eigen terrein door middel van infiltratie (mits de bodemgesteldheid dit toelaat en doelmatig kan). Op basis van beschikbaar onderzoek is aangetoond dat infiltratie hier mogelijk is.

Voor wateroverlast in de vorm van schade aan gebouwen en infrastructuur is een neerslag van 80 mm/u de maatgevende neerslag. De bestaande situatie (lees waterberging op straat) mag hierbij in deze situatie niet verslechteren.

### **Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk**

Op 1 december 2022 heeft de Raad de Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk vastgesteld. Hierin zijn de volgende ambities op hoofdlijnen opgenomen:

- De wijken zijn groener, beter bereikbaar voor langzaam verkeer en goed verbonden met de rest van Utrecht.
- De wijken zijn een goed voorbeeld waar gezond stedelijk leven in gemeente wijken plaatsvindt. Er zijn nieuwe woningen bij, de economie is versterkt en de voorzieningen zijn op orde.
- Ook zijn de wijken klimaatbestendig. Dat zie je zowel terug in de buitenruimtes als in gerenoveerde flats en duurzame nieuwe gebouwen.
- De vernieuwde openbare ruimte is minder ingericht voor auto's en parkeren maar juist voor voetgangers, fietsers en elkaar ontmoeten en ziet er bovendien mooi uit.

Meer specifieke zaken, relevant voor het project, die in de Omgevingsvisie staan benoemd:

- Het aandeel sociale huur (ca 48%) moet gelijk blijven met ook een gevarieerd aanbod daarbinnen.
- Naast middenhuur inzetten op meer betaalbare koop om o.a. doorstroming te stimuleren vanuit middenhuur en voorwaarden stellen om deze woningen betaalbaar te houden.
- Het belang van het behoud van voorzieningen in de wijken en voorzien in behoefte aan betaalbare werkruimtes.
- De straten worden vergroend: aangenaam om te wandelen, goed voor klimaat en biodiversiteit.

In de omgevingsvisie staat de locatie benoemd als 'zoekgebied voor verdichting', ook staat hij aangeduid als zoekzone voor specifieke woonzorgwoningen en plek waar opwaardering van voorzieningen is gewenst.

In de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk zijn de bebouwingstypologie en de bouwhoogte per zone in Kanaleneiland en Transwijk gedefinieerd. Het Krachtstation is gelegen in de voorzieningstrook en deels in de zone 'infrastructuur' (langs de Churchillaan). De omgevingsvisie geeft hiervoor aan dat vernieuwing en

op sommige plekken ook verdichting mogelijk is, waarbij een duidelijk onderscheid tussen de voorzieningstroken en de stempels zichtbaar blijft (bouwhoogte, typologie). In de voorzieningstroken wordt in principe altijd uitgegaan van het behoud of toevoegen van (maatschappelijke) voorzieningen en werkfuncties. Qua bebouwing en architectuur is de vormgeving vrijer dan in de stempels. Alleen op een plek waar er aanleiding voor is, kan er bij uitzondering een afwijkend gebouw komen. Met betrekking tot de bouwhoogte valt de ontwikkellocatie gedeeltelijk in de S-zone (maximaal 3 bouwlagen) en de L-zone (maximaal 11 bouwlagen). Als algemeen uitgangspunt geldt dat hier in de zones S-M-L maximaal 2 extra lagen bij mogen komen, indien daar stedenbouwkundige aanleiding toe is. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het plan.

## 4.2 Functies

### Wonen

Het plan voor nieuwbouw van het Krachtstation draagt bij aan een gezonde en duurzame groei van de stad, conform de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de Woonvisie.

In de woonvisie en de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) zijn passend en betaalbaar wonen belangrijke doelstellingen. De ambitie van de gemeente is namelijk om meer balans te brengen in vraag en aanbod en de bestaande mismatch in de woningvoorraad aan te pakken. Daarom is het streven om fors bij te bouwen, zodat ook de doorstroming weer op gang kan komen.

### Doelgroep en programma

Er wordt gestreefd naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35% bestaat uit sociale huurwoningen (inclusief zelfstandige studentenhuysvesting en waarvan minstens 70% behoort tot de kern-

voorraad) en voor 25% uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Zowel in de middencategorie als in het sociale segment moet hiervoor een inhaalslag gemaakt worden. In het coalitieakkoord “2018-2022 Utrecht: Ruimte voor iedereen” is tevens aangegeven dat de groei ten goede komt aan iedereen en dat Utrecht een stad is waar mensen betaalbaar kunnen wonen. Door dit project stijgt het aantal woningen in de stad. Aangezien in de Woonvisie is aangegeven dat het aandeel betaalbare koop in Zuidwest sterk moet toenemen, zetten we in op het toevoegen van woningen in deze categorie, waarmee deze ontwikkeling bijdraagt aan de inhaalslag die in het middensegment urgent is.

Initiatiefnemer realiseert een groot aandeel van haar woningen (35%) als studentenwoningen (zelfstandige studio's en mogelijk onzelfstandige studentenwoningen) plus woningen ten behoeve van Attifa, en een ander groot deel als 2- en 3-kamer appartementen in de “betaalbare koop”, conform de uitgangspunten van het Actieplan betaalbare koopwoningen.

De herontwikkeling van het Krachtstation draagt dus aan de speerpunten uit de woonvisie concreet bij op de volgende punten:

- er worden meer woning toegevoegd dan er nu zijn, dus er vindt verdere stedelijke verdichting plaats waardoor het project een bijdrage levert aan het inlopen van het woningtekort (1e pijler woonvisie, zie 4.1)
- het programma is zeer divers qua prijssegmenten en draagt dus sterk bij aan het creëren van een mix aan diverse woonsegmenten (2e pijler woonvisie, zie 4.1)
- het draagt bij aan verdere doorstroming vanuit wijk en stad, onder meer door het toevoegen van de Attifa woningen (3e pijler, zie 4.1)

Ook draagt het bij aan het toevoegen van betaalbare woningen in de stad, door:

- De realisatie van circa 225 studenteneenheden onder de aftoppingsgrens
- Een flink aantal betaalbare koopwoningen, waarmee het project een bijdrage levert aan het inlopen van het tekort in het middensegment of actieplan betaalbare koop

#### Overig programma

In de plint is ruimte voor minimaal 3.500 m<sup>2</sup> BVO met daarin publiekgerichte/wijkondersteunende functies dan wel een kantoor- en of bedrijfsfunctie met een maatschappelijke insteek voorzien. Dit programma vervult een belangrijke sociaal-maatschappelijke rol in de wijk. Hiermee wordt bijgedragen aan de werkgelegenheid in Kanaleneiland zuid en aan het bouwen aan een vitale buurt.

### 4.3 Ruimtelijk

In de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk staat de planlocatie aangeduid als 'zoekgebied voor verdichting', hier wordt met het plan invulling aan gegeven. Algemene doelstelling zoals benoemd in de omgevingsvisie is om de identiteit van de wijk te versterken. De ruimtelijke uitgangspunten van het plan dragen hier aan bij. Het planvoornemen past uitstekend in de stedenbouwkundige opzet van Kanaleneiland en meer specifiek van de 'As Kanaleneiland'. De rooilijnen langs de Churchilllaan en Amerikalaan worden overgenomen van naastgelegen bouwblokken, de overige rooilijnen liggen hier haaks op. Het plan is onderverdeeld in een lijnvormig volume en een groot bouwblok. Het grote bouwblok is royaal van formaat en doet daarmee recht aan de bijzondere stedenbouwkundige positie en het bijzondere programma van het Krachtstation. Het binnenterrein van dit blok biedt

ruimte aan een (semi)publieke invulling die in ieder geval overdag toegankelijk is.

Het plan is 'doorwaadbaar', het biedt de mogelijk aan bewoners, bezoekers, passanten om een informele route te nemen. Het voegt daarmee nieuwe, deels groene routes toe aan de wijk en extra mogelijkheden voor de voetganger om ommetjes te maken. Tussen gebouw 'nul' en gebouw 'één' wordt een groene leefstraat gerealiseerd, gebouw 'nul' krijgt drie poorten die toegang geven tot de binnentuin.

Op de hoek Churchilllaan-Marco Pololaan is het hoogste volume voorzien. Het feit dat dit een bijzonder knooppunt is, dat bovendien een bijzonder programma (het Krachtstation) markeert, legitimeert dat hier gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om een gebouw van 13 lagen te realiseren. De overige hoogte-accnten aan de Churchilllaan worden wat betreft bouwhoogte en -volume afgestemd op de ritmiek van volumes over de Churchilllaan. Dit betekent onder andere dat het hoogteaccent van de 'één' (maximaal tien lagen) twee lagen hoger is dan het lage hoogteaccent van de 'nul' (maximaal acht lagen), zie de randvoorwaardenkaart.

Het grootste deel van de locatie ligt in schaal S, hier is een afwisseling van volumes van 3, 4 en 5 lagen voorzien. Het is nodig om ook hier de ruimte te gebruiken die de omgevingsvisie biedt (3 bouwlagen, 2 extra indien stedenbouwkundig gemotiveerd), om een afwisselend straatbeeld te realiseren, in aansluiting op de overige bebouwing in de As Kanaleneiland.

### 4.4 Verkeer en parkeren

In de Mobiliteitsvisie 2040 is opgenomen dat lopen, fietsen en reizen met het openbaar vervoer de meest ruimte-efficiënte vormen van

mobilititeit zijn en daarom wordt veel aandacht besteed aan die vervoerwijzen. Daarnaast zijn lopen en fietsen ook gezonde vormen van mobiliteit, wat het belang ervan nog meer benadrukt. De belangrijkste keuze in het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht is dat er meer ruimte komt voor voetgangers en fietsers. De voetganger komt daarmee op de eerste plek, direct gevolgd door de fietser op de 2e plek. De gemeente Utrecht heeft de ambitie voor het realiseren van enkele langzaam verkeersverbindingen in Kanaleneiland tussen de Rooseveltlaan en de Europalaan. Deze ambitie is vastgelegd in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone en omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. De dichtstbijzijnde langzaam verkeersverbinding nabij het Krachtstation betreft de route over de Afrikalaan.

Het plan draagt bij aan een gezonde en bereikbare stad en de overige speerpunten voor mobiliteit door:

- Te voldoen aan slim parkeren zoals omschreven in de Utrechtse Mobiliteitsaanpak. Dit betekent meer parkeren in een parkeergarage en minder op straat;
- Het aantal parkeerplaatsen wordt verder beperkt in het plangebied. Dit is mogelijk vanwege meer thuiswerken en andere manieren van reizen. Dit betekent dat er minder bij de bestemming geparkeerd kan worden. Ook zal voor een gedeelte gebruik gemaakt kunnen worden van parkeren op afstand (POA) voor bewoners en de bezoekers. Hiervoor komt ruimte beschikbaar in de MobiliteitshubXL in Papendorp; voornamelijk wordt gedacht aan 55 POA-plekken.
- Het programma draagt bij aan slim sturen. Dit betekent dat gekozen wordt voor een snelle aansluiting voor autoverkeer naar het hoofdnetwerk. Hierdoor wordt autoverkeer niet onnodig lang door de wijk gestuurd;
- Te voldoen aan een hoge inzet van deelmobiliteit volgens de gestelde kaders in de beleidsregel;

- Deze ontwikkeling draagt bij aan de groei van de stad en is gesitueerd nabij het OV-netwerk, o.a. nabij de hoogwaardige busverbinding over de Churchillaan. Hiermee wordt voldaan aan “slim bestemmen” vanuit het Mobiliteitsplan 2040;
- Zowel het plangebied als de aansluiting met de openbare ruimte wordt aantrekkelijk voor de voetganger. Hiermee worden knelpunten voorkomen en wordt deze vorm van duurzame mobiliteit gestimuleerd. Vooral de route naar het OV-netwerk en naar de stalling van de fietsen wordt duidelijk en herkenbaar ingericht. De ontwikkeling draagt daarin bij aan “netwerken op orde.”

### **Fietsparkeren**

Fietsparkeren wordt in pandig opgelost door in de plint gemeenschappelijke/collectieve fietsenstallingen aan te leggen met gescheiden parkeerruimte voor bezoekers. Het fiets parkeren wordt daarmee volledig binnen het plangebied opgelost. De parkeernorm voor de fietsen voldoet volledig aan de nota en het Bouwbesluit. De route van en naar de stalling wordt zo ontworpen dat deze een directe, logische en veilige route is. Er moeten voldoende en makkelijk bereikbare stallingen zijn voor o.a. fietsers, bakfietsen, (snor)brommers en scootmobielen.

### **Autoparkeren**

De ontwikkeling moet voldoen aan de vastgestelde parkeervisie. De ontwikkeling is gelegen in Kanaleneiland Zuid waar in 2025 betaald parkeren ingevoerd gaat worden en waar nu sprake is van parkeerzone B. Dit betekent dat na invoering betaald parkeren de parkeernorm B1 van toepassing is. Toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning en er worden geen parkeerplaatsen in het openbaar gebied toegevoegd. In het plangebied moet voldoende ruimte zijn voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Over dit onderdeel worden nog nadere

afspraken gemaakt. Het parkeren wordt volgens de gemeentelijke parkeernorm en de aanvullende parkeernotitie (door Goudappel) middels een sluitende parkeerbalans opgelost.

Het parkeren zal gerealiseerd worden in de parkeergarage binnen de planlocatie. De beleidsregel biedt echter ruimte om bij deze ontwikkeling een percentage van de parkeereis in te vullen met deelmobiliteit. Dit zal grotendeels gerealiseerd gaan worden in de parkeergarage binnen de planlocatie. Als er een percentage deelmobiliteit toegevoegd gaat worden aan de openbare ruimte dan zal hiervoor extra parkeercapaciteit boven op de beschikbare openbare parkeercapaciteit gerealiseerd moeten worden. Met uitzondering van plekken voor deelmobiliteit kunnen er geen parkeerplekken worden toegevoegd aan de openbare ruimte. Een percentage van de parkeereis, binnen de kaders van de beleidsregel, zal afgewenteld worden naar de MobiliteitshubXL in Papendorp. Hiervoor worden nog aanvullende voorwaarden opgesteld.

### **Bereikbaarheid**

De ontwikkeling is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Zowel voor de tram als voor het busverkeer. Op geringe loopafstand kan gebruik gemaakt worden van een hoogwaardige OV-verbinding richting het Centraal Station. Ook is de verbinding te maken vanaf de planlocatie met de sneltram.

In het mobiliteitsplan zijn diverse hoofdfietsroutes aangegeven in Kanaleneiland Zuid. Rondom de planlocatie is sprake van diverse (toekomstige) hoofdfietsroutes (Afrikalaan, Rooseveltlaan, Marco Pololaan en de Churchillaan). De bereikbaarheid van de planlocatie wordt met deze toekomstige routes voor de fiets dus goed geborgd. De uitrit van de parkeergarage wordt voorgesteld aan de Marco Pololaan. Hiermee wordt geborgd dat het verkeer een snelle aansluiting naar het autonetwerk kan maken en dat er niet onnodig lang door de buurt

gereden hoeft te worden. Met de voorgenomen herinrichtingsplannen vanuit het project Afrikalaan e.o. zal wel geborgd moeten worden dat de uitrit van de parkeergarage goed ingepast gaat worden. Hiermee zal rekening gehouden moeten worden met (doorgaand) verkeer, openbaar vervoer en overige voorzieningen (bijvoorbeeld de uitrit van het tegenoverliggende politiebureau.)

### **Verkeersgeneratie**

Het is van belang dat de bestaande wegen de extra verkeersgeneratie die de nieuwe ontwikkeling met zich meebrengt, kunnen blijven afwikkelen. In de omgevingsplanfase zal de verkeer aantrekkende werking nader onderzocht gaan worden. Ook al blijft het uitgangspunt dat nieuwe ontwikkelingen verkeersneutraal ontworpen moeten worden.

## **4.5 Openbare ruimte**

Met de herontwikkeling van het Krachtstation kan het huidige veelal verharde terrein worden vergroend. Daarmee draagt de ontwikkeling bij aan de vergroening van de stad en de klimaatadaptie. Door het versterken van de groenstructuur op de Wisselstrook wordt ook ingezet op duurzame ontwikkeling en behoud van groen, welke de toekomstbestendigheid ten goede komt. Ook de inpandige parkeeroplossing en het gebruik van deelmobiliteit draagt bij aan een groene omgeving en minimale hoeveelheid verharding. Met de keuze voor een entree naar de parkeergarage aan de Marco Pololaan is het autonetwerk op korte afstand te bereiken. Hierdoor is geen sprake van onnodig lange circulatie van autoverkeer door de wijk. Daarnaast worden de plinten open en levendig; dichte of gesloten plinten worden zo veel als mogelijk vermeden, waarmee er meer sociale controle is en eigenaarschap en betrokkenheid bij de buurt en gemeenschap. De semi-openbare binnentuin kan een bijdrage leveren aan een verbreding

van het aanbod in sport- en speelplekken in de wijk en meer diversiteit in mogelijkheden voor leuke ommetjes of hardlooproutes. Dit alles kan bewoners en omwonenden stimuleren naar buiten te gaan en meer te bewegen.

Over de uiteindelijke inrichting van de openbare ruimte en de gefaseerde nieuwbouw van het Krachtstation, vindt nog afstemming plaats. De uitkomsten hiervan zullen worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

#### 4.6 Gezonde verstedelijking

Gezondheid is van grote waarde. Voor mensen persoonlijk en voor de stad als geheel. Gezondheid benaderen we breed en positief. Dat betekent dat we gezondheid niet enkel zien als de aan- of afwezigheid van ziekte. Maar gezondheid zien we als het vermogen om te gaan met de fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven. Het behalen van gezondheidswinst (het verbeteren van de gezondheid) vraagt om een gezamenlijke inspanning van iedereen in de stad. Gezond (stedelijk) leven voor iedereen is daarin de ambitie (Nota Volksgezondheidsbeleid 2019-2022 'Gezondheid voor iedereen'). In een gezonde leefomgeving is de milieukwaliteit goed, voelen mensen zich prettig en is het gemakkelijk om te kiezen voor gezond gedrag. Daarom stellen we hoge eisen aan de geluidsniveaus en zal extra aandacht moeten gaan naar een gezond binnenklimaat. Dit geldt ook voor de overige speerpunten van een gezonde leefomgeving (prettig voelen en gemakkelijk kiezen voor gezond gedrag). Hier staat concreet beschreven wat dat betekent voor de herontwikkeling van het Krachtstation. Dit plan draagt bij aan een gezond binnenklimaat en de overige speerpunten van een gezonde leefomgeving door:

- Een gezond binnenklimaat langs een drukke binnenstedelijke weg (Churchillaan);
- Tenminste één geluidsluwe gevel bij de woningen, strenge eisen aan de gevels die sterk aan geluid onderhevig zijn, vereisten aan akoestisch goede woningindelingen en een rustige buitenruimte;
- Het stimuleren van gezonde & duurzame mobiliteit;
- Ontmoeting in het gebouw tussen bewoners onderling en bezoekers mogelijk te maken;
- Door zoveel mogelijk te vergroenen in, om en op het gebouw. O.a. volgens het groen tenzij principe;
- Alle woningen (behalve de zelfstandige en mogelijk onzelfstandige studentenwoningen) hebben een privé buitenruimte.
- Kwetsbare groepen aan de gezonde zijde van het plangebied

#### 4.7 Energie en duurzaamheid

Utrecht wil een duurzame stad zijn. Duurzame ontwikkeling betekent dat de keuzes die nu gemaakt worden, ervoor zorgen dat Utrecht ook in de toekomst aantrekkelijk is voor haar bewoners en bedrijven. Dit uit zich bij nieuwbouwaspecten in meerdere aspecten zoals energiebesparing, circulair bouwen, klimaatadaptatie en diervriendelijk bouwen.

De mogelijkheden voor energie, circulariteit en hittestress voor dit plan worden onderzocht en ambities worden aangegeven. In het startdocument uit 2018 is ingegaan op het toepassen van Nul op de Meter, de duurzaamheidsprestatie 'GPR gebouw' en circulair bouwen. Inmiddels is landelijke wetgeving en beleid van de gemeente veranderd (hoofdstuk 4.1). De gemeente Utrecht hanteert verder het Convenant Toekomstbestendig Bouwen en committeert zich daarmee aan duurzaamheidsambities voor energie, circulariteit en klimaatadaptatie, met een streven naar niveau goud en een minimale ambitie op niveau

brons. Dit plan draagt bij aan een klimaatneutrale, circulaire en klimaatbestendige stad.

### **Energie**

Het vertrekpunt is Bijna Energie Neutrale Gebouwen, waarbij de energievraag (BENG 1) zo laag mogelijk wordt gehouden, evenals het aandeel primaire fossiele energie (BENG 2) en het aandeel hernieuwbare energie (BENG 3) zo hoog mogelijk is. Dit kan bereikt worden door daken zo volledig mogelijk te benutten voor energieopwekking (naast waterberging en groen/biodiversiteit) en door inzet op hoogwaardige isolatie. In plaats van stadsverwarming wordt ingezet op lage temperatuur systemen voor warmte en koude, zoals WKO's met een voorkeur voor een collectief systeem en uitwisseling met de directe omgeving. De meeste omliggende panden hebben echter een stadswarmte aansluiting. Vanuit het gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer geldt een restrictie voor boringen dieper dan 50 m onder maaiveld, waardoor de capaciteit voor WKO beperkt is tot het eerste watervoerende pakket. De provincie is bevoegd gezag voor het verlenen van een vergunning.

### **Circulariteit**

Circulair bouwen en slopen is de norm. De afvalstromen zijn zo klein mogelijk en het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen en materialen vindt plaats zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten of de leefomgeving te vervuilen. Hierbij hoort een inzet op de Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) van ten minste de wettelijke norm, die in 2025 wordt aangescherpt. En het bouwen gebeurt met hernieuwbare, hergebruikte en gerecyclede materialen, met een lage CO2 uitstoot en een hoge CO2 opslag.

### **Klimaatadaptatie hittestress**

De klimaatwetenschappen tonen aan dat de aarde opwarmt, dat klimaatpatronen verschuiven en extremen in weer toenemen. Voor Nederland betekent dit dat in de toekomst langere periodes met hoge

temperaturen worden verwacht, onderbroken door intensievere regenbuien in vergelijking met heden. Binnen stedelijk gebied leidt dit met name tot uitdagingen op het gebied van voldoende waterberging en beperken hittestress in gebouwen en openbare ruimte.

Het plan voldoet aan het beperken van hittestress, door het laten bestaan (11 lindes), het realiseren van voldoende groen op belangrijke loop- en fietsroutes, door het realiseren van voldoende groen op maaiveld en op daken (zowel intensief als extensief groen, met voldoende substraat), door horizontale en verticale oppervlakten warmtewerend en verkoelend in te richten en door zorg te dragen voor een comfortabele binnentemperatuur.

### **Klimaatadaptatie water/riolering**

Door het zoveel mogelijk beperken van de verharding en zoveel mogelijk te vergroenen wordt bijgedragen aan het beperken van hittestress. Mogelijk is in de huidige situatie nog steeds een deel van het verharde oppervlak aangesloten op het gemengde riool. In de toekomstige situatie zal dit volledig gescheiden worden. Daarnaast zal binnen het plan zoveel mogelijk waterberging op het dak, maaiveld en in de bodem worden gerealiseerd zodat minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vastgehouden en de mogelijkheid krijgt om te infiltreren om verdroging tegen te gaan. Daarnaast zal in het ontwerp rekening worden gehouden met het voorkomen van wateroverlast. De maaiveldinrichting en het vloerpeil zal zo zijn dat een bui van 80 mm geen schade kan aanrichten.

### **Natuurinclusief bouwen**

De gemeente Utrecht werkt aan een natuurinclusieve stad. Dit doen we door bij elke ruimtelijke ontwikkeling de lokale biodiversiteit te versterken (RSU2040). Natuurinclusief bouwen en ontwerpen gaat uit van het principe dat natuur een wezenlijk belangrijke bijdrage levert aan gezond stedelijk leven en dat de biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling wordt versterkt.

### Utrechtse Soortenbeleid (2018)

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

### Duurzame mobiliteit

In het mobiliteitsplan 2040 is omschreven dat slimme en duurzame mobiliteit inbreiding mogelijk maakt. Het Krachtstation is gelegen nabij een stedelijk knooppunt en voorziet in functiemenging en ruimtelijke verdichting. Dit biedt kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit en een grotere rol voor fietsen, lopen en gebruik van het openbare vervoer. Nabij de locatie is een belangrijk OV-knooppunt (Churchilllaan) aanwezig en ook de tram is op loopafstand bereikbaar. Het aanbod van het openbaar vervoer als duurzame mobiliteit is dus ruimschoots aanwezig wat kan bijdragen aan een betere exploitatie van het openbaar vervoer.

In de ontwikkeling zal ook sprake zijn van invulling van deelmobiliteit (voornamelijk deelauto's) en zal een groot gedeelte van de parkeercapaciteit op het eigen terrein geschikt dan wel voorbereid worden voor de laadpunten voor elektrische voertuigen. Het is van belang dat de kwaliteit en het aanbod van de deelmobiliteit geborgd gaat worden voor de toekomstige bewoners.

Voor de fiets wordt voorzien in voldoende parkeercapaciteit binnen de ontwikkeling. Vanuit de ontwikkeling is op korte afstand de aansluiting te vinden met het (hoofd)fietsnetwerk van de stad, zowel door middel van de (toekomstige) hoofd fietsroutes op de Marco Pololaan als op de Rooseveltlaan.

Figuur 11:  
geluid:  
standaardwaardes en  
grenswaardes

## 5. Onderzoek en haalbaarheid

### 5.1 Geluid

Geluid kan de kwaliteit van de leef- en woonomgeving beïnvloeden. Geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van belang zijn, zijn onder meer wegverkeer, railverkeer en bedrijven. Voor sommige geluidsbronnen zijn wettelijke regels van kracht; voor andere moet een afweging plaatsvinden in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

### Omgevingswet

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. De algemene regels voor geluid staan in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Het Bkl bevat standaardwaarden en grenswaarden voor geluid door een geluidbronsoort op een nieuw geluidgevoelig gebouw. Deze waarden zijn van toepassing op het geluid door alle geluidbronnen van een geluidbronsoort. De waarden die bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw voor vier geluidbronsorten gelden, staan in de onderstaande tabel.

Bij het herontwikkeling van Krachtstation zijn alleen de waarden van de geluidbronsorten gemeentewegen van belang. Voldoen aan de

Geluidbronsoort	Standaardwaarde (5.78t Bkl)	Grenswaarde (5.78u Bkl)
Rijkswegen	50 L <sub>den</sub>	60 L <sub>den</sub>
Gemeentewegen	53 L <sub>den</sub>	70 L <sub>den</sub>
Hoofdspoorwegen	55 L <sub>den</sub>	65 L <sub>den</sub>
Industrieterreinen	50 L <sub>den</sub>	55 L <sub>den</sub>

standaardwaarde is de hoofdregel. Als het geluid op een geluidgevoelig gebouw voldoet aan de standaardwaarde, is het geluid in ieder geval aanvaardbaar en de kans op gezondheidsschade klein. Het bevoegd gezag mag meer geluid dan de standaardwaarde als aanvaardbaar beoordelen. Bij geluid tussen de standaardwaarde en de grenswaarde vindt een bestuurlijke afweging plaats. Bij deze afweging geldt een aantal eisen. Geluid boven de grenswaarde is niet toegestaan, behoudens enkele uitzonderingen.

### **Gemeentelijk geluidbeleid**

In januari 2024 is de Beleidsnota Geluid en Trillingen vastgesteld. In deze beleidsnota wordt aan de landelijke standaard- en grenswaarde een ambitiewaarde en een Utrechtse-grenswaarde toegevoegd. De ambitiewaarde is de waarde die vanuit het oogpunt van gezondheid bij voorkeur niet wordt overschreden bij nieuwe ontwikkelingen. Bij het toedelen van functies aan locaties zal er naar gestreefd moeten worden om deze waarde niet te overschrijden. De Utrechtse-grenswaarde is een lokale aanscherping van de (landelijke) grenswaarde vanuit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) ten behoeve van gezondheid en indien nodig beweegruimte voor infrastructuur. Dit omdat er nog ruimte is tussen de Utrechtse-grenswaarde en de (landelijke) grenswaarde.

De Utrechtse-grenswaarde:

- Vanuit gezondheidsoogpunt willen we geen nieuwe geluidsgevoelige functies boven de ambitiewaarde van 63 dB per geluidbronsoort.
- Overschrijding van de ambitiewaarde staan we alleen toe wanneer hiervoor zwaarwegende belangen kunnen worden aangereikt of wanneer het plan leidt tot een verbetering van de akoestische situatie ter plaatse (bijvoorbeeld doordat een bouwplan fungeert als een relevante afscherming voor een groot aantal andere woningen).

- Er geldt een Utrechtse-grenswaarde, in plaats van de landelijke grenswaarde van 70 dB, voor het gemeentelijk wegverkeer bij het toelaten van nieuwe geluidgevoelige functies, te weten:
  - 63 dB in de uitleggebieden zoals Leidsche Rijn en Vleuterweide;
  - 68 dB voor de rest van de stad.

Voor het Krachtstation geldt er dus vanwege het wegverkeer een standaardwaarde van 55 dB, een ambitiewaarde van 63 dB en een grenswaarde van 68 dB.

### **Voorwaarden en eisen geluidluwe gevel**

De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare woonsituatie, juist op locaties met een hogere geluidsbelasting. Deze leefbaarheid wordt bewerkstelligd door voorwaarden te verbinden aan het realiseren van woningen zoals het hebben van een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte. Die voorwaarden leggen de initiatiefnemer een inspanning op voor een leefbare woonomgeving als compensatie voor het bouwen in een lawaaiige situatie. Dit is planologisch verankerd in de regels in het omgevingsplan.

De volgende regels en voorwaarden met betrekking tot een geluidluwe gevel gelden in Utrecht:

- Elke nieuwe woning moet een geluidluwe zijde c.q. gevel krijgen;
- Een gevel is luw als deze voor alle bronsoorten voldoet aan de standaardwaarde;
- Minimaal 30% van de verblijfsruimten of het verblijfsoppervlak is aan de luwe zijde gelegen;
- Bij toepassing van dove gevels of gevels met bouwkundige maatregelen boven de reguliere grenswaarde dient 50% van de verblijfsruimten of het verblijfsoppervlak aan de luwe zijde te liggen;

- In aansluiting op de Ruimtelijke Strategie Utrecht stellen we dat aan de luwe zijde bij voorkeur de slaapkamers zijn gelegen;
- Bij onzelfstandige studentenwoningen en kleine woningen (<30 m<sup>2</sup>) (die conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) geen buitenruimte hoeven te hebben) kan het soms lastig zijn om een luwe gevel te realiseren. Toch streven we hier wel naar. Als er echter zwaarwegende bezwaren bestaan vanuit stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard én er sprake is van een evenwichtige toedeling van deze woningen over het plangebied, kan hiervan worden afgeweken. Wel geldt altijd dat op gebouwniveau tenminste 50% van de wooneenheden is gesitueerd aan een gevel waar het geluid maximaal 5 dB boven de standaardwaarde is;
- Een suskast-achtige constructie voor een raam die alleen geluidarm ventileren mogelijk maakt, wordt niet gezien als geluidluwe gevel.

Een buitenruimte kan, eventueel inclusief lokale afscherming, een instrument zijn om een luwe gevel te bewerkstelligen. Ten aanzien van een buitenruimte gelden de volgende eisen:

- Als de woning beschikt over een individuele buitenruimte dan ligt deze bij voorkeur aan de luwe zijde; het geluid is niet meer dan 5 dB boven de standaardwaarde. Als er meerdere buitenruimten zijn dan geldt deze eis voor één van de buitenruimten;
- Op hoog belaste locaties mag ook een volledig afsluitbare buitenruimte (balkon of loggia) worden toegepast om een luwe gevel te creëren. In geopende toestand dient hier nog wel een minimumkwaliteit van maximaal 5 dB boven de standaardwaarden te worden aangehouden, wat aansluit bij de eis voor buitenruimten;
- Woningen die kleiner zijn dan 50 m<sup>2</sup> hoeven vanuit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) geen individuele buitenruimte te hebben maar kennen wel eisen met betrekking tot het hebben van

een gemeenschappelijke buitenruimte. De eis voor het geluid in die buitenruimte bedraagt maximaal 5 dB boven de standaardwaarden.

### **Planvoornemen**

Uit het verkennende akoestisch onderzoek 'Herontwikkeling Krachtstation Kanaleneiland Utrecht, Actualisatie akoestische situatie van 12 februari 2024 van LPB|SIGHT blijkt dat vanwege het gemeentelijke wegverkeer overal aan de ambitiewaarde van 63 dB voldaan kan worden. Omdat de standaardwaarde wel wordt overschreden, zijn de aanvullende voorwaarden uit het gemeentelijke beleid van toepassing, zoals het hebben van een geluidluwe gevel.

Omdat studentenwoningen worden vervangen door andere studentenwoningen kan dit gezien worden als vervangende nieuwbouw waarbij de eisen wat minder streng zijn. Tevens worden de studentenwoningen beter gepositioneerd en geïsoleerd waardoor er met het voornemen sprake is van een verbetering. Wel is het advies om kleine eenzijdig georiënteerde woningen aan de geluidbelaste gevels zo veel mogelijk te beperken.

## **5.2 Luchtkwaliteit**

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

Het plan moet worden getoetst aan de Omgevingswet. Een omgevingsplan kan worden vastgesteld als:

- Aannemelijk is gemaakt dat de ontwikkelingen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de concentratie PM10 (fijn stof) en NO2 (stikstofdioxide) in de buitenlucht, of;
- Als de wettelijke grenswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) niet worden overschreden.

De Utrechtse gemeenteraad heeft bovendien in 2015 via een motie (2015-78) de opdracht gegeven om lagere blootstellingswaarden voor fijnstof te realiseren, waarbij gekeken wordt naar de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) advieswaarden uit 2005. Er moet ook worden gekeken in hoeverre dit plan bijdraagt aan de ambitie van de gemeente ten aanzien van de WHO-advieswaarden voor fijnstof.

In het coalitieakkoord 2022-2026 staat dat Utrecht streeft naar het behalen van de WHO-advieswaarden van 2021.

Figuur 12:  
grens- en  
advieswaardes  
luchtkwaliteit

Stof	Grenswaarde EU	WHO-advieswaarde-2005	WHO-advieswaarde-2021
NO <sub>2</sub> (stikstofdioxide)	40 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>10</sub> (fijnstof)	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>2,5</sub> (fijnstof)	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>

### Planvoornemen

Gezien de programmatische omvang blijft de herontwikkeling naar verwachting onder de grens voor NIBM (niet in betekenende mate) en valt als gevolg hiervan geen negatief projecteffect op de luchtkwaliteit te verwachten. Over de huidige en toekomstige luchtkwaliteit zijn, via het dichtst bij het plangebied gelegen rekenpunt op de kaart van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (langs de Churchillaan), de volgende data verkregen:

- De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) bedroeg circa 23,6 µg/m<sup>3</sup> in 2022 en neemt naar verwachting af tot circa 17,9 µg/m<sup>3</sup> in 2030.
- De jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM<sub>10</sub>) bedroeg circa 18,8 µg/m<sup>3</sup> in 2022 en neemt naar verwachting af tot circa 15,3 µg/m<sup>3</sup> in 2030.
- De jaargemiddelde concentratie zeer fijnstof (PM<sub>2,5</sub>) bedroeg circa 10,2 µg/m<sup>3</sup> in 2022 en neemt naar verwachting af tot circa 8,0 µg/m<sup>3</sup> in 2030.

Aan de hiervoor opgenomen grenswaarden wordt daarmee in het plangebied ruimschoots voldaan. Op basis van het voorgaande kan worden aangenomen dat de herontwikkeling aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

De wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit worden zeer waarschijnlijk aangescherpt. Deze zullen van kracht gaan vanaf 2030. Wanneer dit gebeurt zal aan deze nieuwe grenswaarden getoetst moeten worden. Gezien de verwachte concentraties in 2030, zal ook aan deze aangescherpte grenswaarden worden voldaan. Er wordt ook nagenoeg voldaan aan de WHO-advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Er wordt nog niet voldaan aan de WHO-advieswaarden uit 2021. Dit beeld komt overeen met de rest van Nederland.

### 5.3 Externe veiligheid

Bij omgevingsveiligheid (ook wel externe veiligheid) gaat het om situaties waarbij een ongeval kan plaatsvinden met gevaarlijke stoffen of als gevolg van luchtvaartverkeer nabij luchthavens, waardoor mensen die verder niets met de betreffende activiteit te maken hebben, om het leven kunnen komen. Er wordt gekeken naar de risico's verbonden aan risicovolle inrichtingen, waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en vervoer van gevaarlijke stoffen via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen.

#### Planvoornemen

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen buisleidingen of inrichtingen met gevaarlijke stoffen aanwezig. In de omgeving van het plangebied bevinden zich wel transportroutes voor gevaarlijke stoffen over de A2, A12 en het Amsterdam-Rijnkanaal. Rondom deze transportroutes geldt een (explosie)aandachtsgebied van 200 meter. Beide snelwegen liggen echter op meer dan 1 kilometer afstand en het Amsterdam-Rijnkanaal ligt op meer dan 200 meter afstand. De locatie bevindt zich buiten deze aandachtsgebieden. Indien zich tijdens transport een incident voordoet waarbij schadelijke of giftige gassen vrijkomen, kan de wolk met deze gassen tot over de locatie komen. Het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) verplicht om mechanische ventilatie afsluitbaar uit te voeren zodat in het gebouw veilig kan worden geschild. Geadviseerd wordt de VRU bij verdere uitwerking in gelegenheid te stellen om advies uit te brengen in het kader van bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen. Op basis van het voorgaande kan worden aangenomen dat de herontwikkeling aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van omgevingsveiligheid.

### 5.4 Bedrijven en milieuzonering

De gemeente Utrecht streeft naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de invloed van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op de gevoelige functies in het omgevingsplan.

De Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG) heeft een veel gebruikte systematiek ontwikkeld om wonen en werken in elkaars nabijheid te kunnen realiseren. In 'Bedrijven en Milieuzonering' worden afstanden tussen bedrijven en woningen gehanteerd. De aan te houden afstand is afhankelijk van het karakter van de woonwijk: rustig of druk (aangeduid met de term 'gemengd gebied') en de zwaarte van de milieucategorie. In een rustige woonwijk wordt een grotere afstand tot bedrijven gehanteerd en in een drukke woonwijk een kleinere afstand.

Daarnaast kent de VNG een systematiek voor functiemenging. Daarin accepteren we een sterkere menging van wonen en werken voor bedrijven die ook op korte afstand of zelfs in- of aanpandig geen grote milieu-impact met zich meebrengen.

#### Planvoornemen

Voor deze situatie waarin hetzelfde gebouw zowel woningen als maatschappelijke voorzieningen, bedrijven en sportvoorzieningen komen, wordt toepassing gegeven aan de VNG-systematiek van

functiemenging. Dat houdt in dat alleen activiteiten die worden benoemd in de VNG-lijst van functiemenging kunnen plaatsvinden.

In deze situatie worden in het pand alleen bedrijfsactiviteiten toegestaan die zijn opgenomen in de categorieën A of B1 van de Lijst van Bedrijven functiemenging. Dit zijn activiteiten met een geringe milieu-impact die in- of aanpandig aan woonfuncties kunnen bestaan. Daaronder vallen bijvoorbeeld activiteiten uit de categorieën sport, cultuur, recreatie en horeca.

In de directe omgeving van het plangebied zijn hoofdzakelijk woningen/woongebouwen aanwezig. Enige uitzondering hierop vormen de gebouwen aan de overzijde van de Marco Pololaan. Hier zijn conform het omgevingsplan alleen maatschappelijke functies toegestaan en deze vormen geen belemmering voor de nieuwe woningen.

## 5.5 Geurhinder

Het algemene uitgangspunt van geurbeleid is het zoveel mogelijk beperken van geurhinder en het voorkomen van nieuwe hinder. Voor bepaalde bedrijven is in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) met een richtwaarde aangegeven hoeveel geur (uitgedrukt in odourunits ouE/m<sup>3</sup> per percentiel) acceptabel is in de omgeving van bedrijven/inrichtingen. Dit geldt voor bestaande woningen en voor nieuwe woningen. Daarnaast gelden rijksregels voor geur op grond van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).

### Planvoornemen

In de omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven gevestigd als gevolg waarvan in het plangebied relevante geurhinder valt te verwachten.

## 5.6 Archeologie

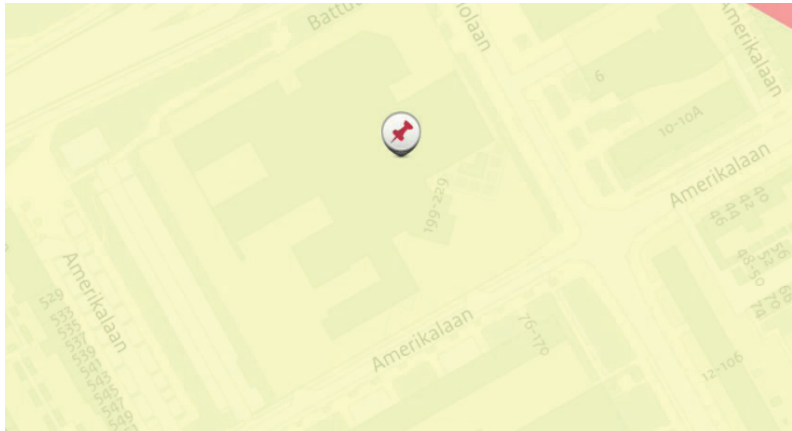
### Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden. In deze gebiedsaanduiding is opgenomen dat de voor archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd ('dubbelbestemming') voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Met de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd. Verstoringen van de bodem zijn vergunningsplichtig, waarbij op de archeologische waardenkaart per gebied is aangegeven vanaf welk oppervlakte en diepte van deze bodemverstoring de vergunningsplicht geldt.

### Planvoornemen

Het plangebied bevindt zich op de archeologische waardenkaart in een zone met waarde archeologie 5, gebieden met middelhoge archeologische verwachting. Bodemingrepen groter dan 500m en dieper dan 30 cm zijn vergunningsplichtig. Indien deze vrijstellingsgrenzen worden overschreden dient een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd, waaruit blijkt of archeologische waarden in het geding zijn door de bodemingrepen. Het is bekend dat het plangebied in het verleden is opgehoogd. Met een archeologisch booronderzoek kan worden vastgesteld hoe diep het ophogingspakket gaat en op welke hoogte de archeologische resten kunnen worden verwacht. Het zou kunnen helpen de plannen zodanig aan te passen dat ze boven de archeologische resten blijven.

Figuur 13:  
archeologische  
waardenkaart



Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht		
Legenda		
Categorie	Naam	Vergunningsplichtige bodemingrepen
WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	Alle ingrepen
WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	Alle ingrepen
WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	Dieper dan 30 cm -Mv
WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	Groter dan 30 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	Groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	Groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	Groter dan 5000 m2 en dieper dan 50 cm -Mv
WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	N.V.T
Gemeentegrens		

Uitgangspunt is dat het benodigde archeologisch onderzoek in een later stadium wordt uitgevoerd, te weten in het kader van het opstellen van een omgevingsplan.

## 5.7 Bodemkwaliteit

Om te bepalen of het terrein geschikt is voor het toekomstig gebruik, moet inzicht zijn in de bodemkwaliteit. Het bodembeleid van de gemeente Utrecht gaat uit van:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen.
- Bij graafwerkzaamheden of (nieuw)bouw op gevallen van bodemverontreiniging zijn saneringsmaatregelen noodzakelijk. Tevens is sanering nodig als er sprake is van risico's voor de volksgezondheid en het milieu.
- Bij hergebruik van grond gelden de (toepassings-)eisen uit de Nota bodembeheer 2017-2027.
- Bij grondwateronttrekkingen voor bouw of bodemenergie moet rekening gehouden worden met nabijgelegen grondwaterverontreinigingen. Door ligging in de zogenaamde dynamische zone kan aansluiting worden gezocht bij het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer. Er geldt een dieptebeperking tot circa 50 m.

## Planvoornemen

Om inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit van het plangebied is in 2022 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het bodemonderzoek blijkt dat de bodem ten hoogste licht verontreinigd is. Deze lichte verontreinigingen vormen geen beperking voor het beoogde gebruik. Op basis van het voorgaande kan worden aangenomen dat de herontwikkeling aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van bodemkwaliteit.

Ter plaatse van de huidige bebouwing heeft nog geen onderzoek plaatsgevonden. Na sloop van de panden moet hier nog bodemonderzoek worden uitgevoerd.

Een binnen het plangebied aanwezige puinverharding is verdacht op het voorkomen van asbest. Er is nog niet onderzocht of de puinverharding daadwerkelijk asbest bevat. Dit moet nog onderzocht worden. Dit onderzoek moet plaatsvinden voorafgaand aan de herinrichting van het terrein.

## 5.8 Water en riolering

Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn volgens de Keur van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) maatregelen vereist, wanneer meer dan 500 m<sup>2</sup> wordt verhard (dit is de ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom). Als maatregel is een compensatie aan oppervlaktewater nodig van 15% over de verhardingstoename of er moet minimaal 45 mm water geborgen kunnen worden in het plangebied. De gemeente Utrecht heeft een hogere ambitie dan alleen compensatie bij een toename aan verharding. Bij nieuwbouw moet het terrein volgens de huidige normen en maatstaven worden ontwikkeld. Klimaatbestendig voor de toekomst betekent dat er bij een neerslag van 80 mm per uur geen overlast in de vorm van schade mag optreden. Het plangebied valt onder het beleid van het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.

### Planvoornemen

Ten opzichte van de bestaande bebouwing en terreininrichting vindt geen toename plaats van het verhard oppervlak. Het huidige terrein is

voor ca. 95% verhard. Voor de nieuwbouw worden alle daken voorzien van groendaken en/of PV-daken met een waterbufferend vermogen van 45l/m<sup>2</sup>. Uitgangspunt is dat de daken waarop geen of minimaal zicht is worden uitgevoerd met PV-panelen. Onder de PV-panelen kan een groendak (sedum) of een waterbergend dak komen. De daken welke zichtbaar zijn vanuit de appartementen worden bij voorkeur uitgevoerd als groendaken met beplanting en voorzieningen die een bijdrage leveren aan de biodiversiteit. Alle benodigde verharding op de planlocatie van het Krachtstation wordt uitgevoerd als waterpasserende verharding. In het geval van een calamiteit wordt er een overstort gerealiseerd op de het huidige HWA-stelsel. Door het toepassen van groene/waterbufferende daken en waterpasserende verharding wordt er bij de ontwikkeling van het Krachtstation geen volledig verhard oppervlak gerealiseerd. Hiermee zorgt het nieuwbouwplan voor een aanzienlijke afname in verhard oppervlak ten opzichte van de huidige situatie en verbetert het water- bergend vermogen zodanig dat minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vastgehouden wordt op de planlocatie.

## 5.9 Flora en Fauna

Sinds 1 januari 2024 is de bescherming van flora en fauna geregeld in de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Voordat wordt begonnen met sloop, bouw, verbouw of veranderingen in de terreininrichting, moet de initiatiefnemer onderzoeken of in of bij het plangebied beschermde dieren en/of planten aanwezig zijn en of voor de werkzaamheden een omgevingsvergunning nodig is. Een van de belangrijkste criteria is of de functionaliteit van het leefgebied van beschermde soorten door het plan wordt aangetast. Er kunnen maatregelen worden genomen waardoor negatieve effecten voor de beschermde soorten zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt.

### **Planvoornemen**

Om inzicht te krijgen in de flora en fauna in het plangebied is in 2022 een ecologische quickscan uitgevoerd. In deze quickscan is in hoofdzaak geconcludeerd dat nader onderzoek naar vleermuizen nodig is en dat andere beschermde soorten in het plangebied niet verwacht worden. Gevolgen voor beschermde natuurgebieden worden als gevolg van de herontwikkeling niet verwacht, met uitzondering van een mogelijke toename van stikstofdepositie gedurende de bouw- en gebruiksfase.

In vervolg op de ecologische quickscan is in 2022 ook direct het nader onderzoek naar (hoofdzakelijk) vleermuizen uitgevoerd, waarin geconcludeerd is dat als gevolg van de herontwikkeling twee paar- en twee zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis verloren zullen gaan. Dit betekent dat een omgevingsvergunning nodig is. Om een omgevingsvergunning te verkrijgen, dient een ecologisch activiteitenplan te worden opgesteld, waarin de maatregelen worden vermeld die zullen worden genomen om negatieve effecten op gewone dwergvleermuis uit te kunnen sluiten.

### **5.10 Kwaliteit van de leefomgeving**

Een belangrijk aspect dat de leefbaarheid van een plan mede bepaalt, maar waar geen of onvoldoende wettelijke normen voor zijn, is de kwaliteit in/van de (semi-)openbare ruimte. De belevingskwaliteit van de openbare ruimte wordt mede bepaald door zon/schaduw en windhinder. Grootschalige bouw heeft invloed op het toetreden van zon en op het windklimaat in de openbare ruimte. We maken de stad voor alle inwoners, toegankelijkheid voor iedereen is daarom geboden.

Schaduw kan een probleem vormen bij gestapelde bouw. Hoe meer gestapelde bouw er komt, hoe groter het deel van de openbare ruimte dat in de schaduw komt te liggen. De kwaliteitsbeleving neemt af naarmate er minder zon aanwezig is op een bepaalde plek. Het aantal zonuren is van invloed op het gewenste kwaliteitsniveau voor het verblijven in de openbare ruimte, met name op pleinen of andere ruimtes waar mensen langer verblijven (terrassen).

Windhinder kan een probleem vormen bij gestapelde bouw. Hoe meer gestapelde bouw, hoe meer kans op een ongewenst windklimaat. De kwaliteitsbeleving neemt af naarmate er meer wind en windvlagen voorkomen op een bepaalde plek.

### **Planvoornemen**

#### *Zon en schaduw*

Gezien de huidige bebouwingsdichtheid en -typologie rondom het plangebied en de voorgenomen bouwhoogten in het plangebied, worden onaanvaardbare effecten qua bezonning niet verwacht. De precieze omvang van deze effecten kan echter pas vastgesteld worden als een concreet bouwplan voor het nieuwe Krachtstation is uitgewerkt. Uitgangspunt is daarom dat de hiervoor benodigde bezonningsstudie in een later stadium wordt uitgevoerd, te weten in het kader van het opstellen van een omgevingsplan.

#### *Windhinder*

Gezien de huidige bebouwingsdichtheid en -typologie rondom het plangebied en de voorgenomen bouwhoogten in het plangebied worden onaanvaardbare effecten qua windhinder niet verwacht. Daarbij geldt ook nog dat windhinder in beginsel pas bij een bouwhoogte van meer dan 30 meter hoeft te worden onderzocht en dat enkel langs

de Churchillaan iets hogere bouwdelen/accenten zijn voorzien (tot maximaal circa 40 meter). De precieze omvang van windhindereffecten kan echter pas vastgesteld worden als een concreet bouwplan voor het nieuwe Krachtstation is uitgewerkt. Uitgangspunt is daarom dat het hiervoor benodigde windhinderonderzoek in een later stadium wordt uitgevoerd, te weten in het kader van het opstellen van een omgevingsplan.

#### *Sociale veiligheid*

In en rondom het plangebied is sociale veiligheid van belang. De voorziene programmatische 'verdichting' van het plangebied met vooral meer woningen zorgt voor de aanwezigheid van meer mensen en dus 'ogen' in het plangebied, dit kan bijdragen aan een verbeterde sociale veiligheid.

In de wijk Kanaleneiland voelen anderhalf keer zoveel inwoners zich wel eens onveilig in hun eigen buurt (51%) dan in Utrecht gemiddeld (34%) (bron: Inwonersenquête 2023). Een sociaal veilige woonomgeving kan relatief makkelijk worden beïnvloed door ontwerp, bouw, inrichting en beheer, door een beperkt aantal richtlijnen in samenhang met elkaar te hanteren.

Deze richtlijnen zijn:

- zorg voor zicht op de openbare ruimte;
- zorg voor overzichtelijkheid en zichtbaarheid;
- zorg voor een eenduidige en duidelijke zonering van territoria;
- zorg voor toegankelijkheid of juist ontoegankelijkheid;
- zorg voor een aantrekkelijke omgeving;
- zorg voor goede verlichting met name bij plekken waar weinig sociale controle is.

Zoals ook kan worden afgeleid uit de ruimtelijke kenmerken die zijn opgenomen in paragraaf 3.2, is het uitgangspunt om in het plangebied twee alzijdige gebouwen met levendige plinten te realiseren. Dit houdt in dat overal op de begane grond entrees en ramen aan de openbare ruimte in en rondom het plangebied zijn voorzien. Daarmee zijn alle entrees ook nadrukkelijk zichtbaar vanaf de omliggende wegen en/of andere woningen en wordt voorkomen dat er 'achterkantsituaties' ontstaan waar weinig of geen sociale controle aanwezig is. Specifiek voor de voorziene binnentuin in één van de gebouwen (de zogenaamde 'nul') geldt dat deze overdag openbaar toegankelijk wordt, maar dat het wel mogelijk wordt om deze 's avonds en 's nachts af te sluiten. Op hoofdlijnen biedt deze bouwvelop daarmee ruimte om een sociaal veilige woonomgeving in en rondom het plangebied te realiseren, waarbij het uiteraard nog nodig is om bij de verdere planuitwerking rekening te houden met de genoemde richtlijnen.

#### *Toegankelijkheid*

Utrecht wil een stad zijn die toegankelijk is voor iedereen; een stad waar iedereen zich welkom voelt. De gemeente werkt daar sinds 2007 aan, eerst in de vorm van Agenda 22 en nu met het in 2016 vastgestelde VN-verdrag handicap. De rechten en plichten op basis van dit verdrag heeft Utrecht verwerkt in het Uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'.

Afhankelijk van de doelgroep wordt bij de planuitwerking met het voorgaande rekening gehouden (voor studenten is dit bijvoorbeeld anders dan voor ouderen). Uitgangspunt is daarbij dat de gemengde c.q. niet-woonfuncties en de voorziene binnentuin rolstoeltoegankelijk zijn en dat de voorziene woningen voor ouderen 'rolstoelbewoonbaar' worden (of hier eenvoudig naar aan te passen zijn).

## 5.11 Bomen

Voor de bomen zijn de volgende beleidsdocumenten van toepassing:

- Nota Bomenbeleid 2018
- Boomstructuurkaart
- Beleidsregel Herplant naar Waarde

Daarnaast dient het project voor de openbare ruimte in ieder geval te voldoen aan de regels zoals gesteld in het Handboek Openbare Ruimte (HOR). Hierin is voor bomen het Handboek Bomen (Normeninstituut Bomen) van toepassing verklaard. Het Handboek Bomen bevat gedetailleerde spelregels met betrekking tot boombehoud in projecten en maatvoeringen voor het aanplanten van nieuwe bomen. Dit Handboek Bomen dient in de ontwerp-, realisatie- en beheerfase te worden gevolgd.

### Planvoornemen

In het Utrechtse Bomenbeleid is vastgesteld dat bestaande bomen zoveel mogelijk beschermd moeten worden. Volgens gemeentelijk beleid (raadsbesluit september 28, 2018) geldt een 100% herplantplicht.

De beleidsregel Herplant naar Waarde (raadsbesluit 1 oktober 2023) stelt dat op basis van boomformaat een gelijkwaardige boom teruggeplant dient te worden, of twee exemplaren van de eerstvolgende boomhoogteklasse (1 stuks 1e grootte voor 1 stuks 1e grootte, of 2 stuks 2e grootte voor 1 stuks 1e grootte etc.). Compensatie door andersoortig groen is niet toegestaan. Wanneer blijkt dat compensatie binnen het project niet haalbaar is, dient dit alsnog buiten de projectgrenzen plaats te vinden. Als uiterste maatregel kan financiële compensatie worden toegepast. Dit dient in dit geval door het bestuur te worden geaccordeerd.

In een reeds uitgevoerde boom effect analyse zijn twee varianten uitgewerkt. Het inmiddels gekozen model, met de 'één' en de 'nul' heeft op basis van de BEA de minste nadelige effecten voor de bomen. Met dit model is het de verwachting dat er (a) zoveel mogelijk bomen behouden blijven en (b) er daardoor minder ruimte in het plangebied nodig is om bomen te compenseren.

Voor de herontwikkeling van het Krachtstation kan het overgrote deel van de bomen worden behouden, verplaatst of nieuw aangeplant, afhankelijk van de uiteindelijke ruimte binnen en direct om het plan heen. Ook de 11 aanwezige, oude Hollandse lindes zullen worden behouden. Binnen het plangebied zullen circa 20 bomen moeten worden verplaatst, dan wel nieuwe bomen worden geplaatst ter compensatie van de niet te verplaatsen bomen.

Het overgrote deel van de bomen kan worden behouden, verplaatst of nieuw aangeplant, afhankelijk van de uiteindelijke ruimte binnen en direct om het plan heen. Vooralsnog gaat initiatiefnemer ervan uit dat circa 2.750 m<sup>2</sup> groen wordt toegevoegd.

Dit bestaat uit:

- Het inrichten van de 'tussenstraat' tussen de 'één' en de 'nul' groen en verharding (buitenruimtes en voetpaden) en zal circa 1.000m<sup>2</sup> bedragen.
- Op het terrein van de 'nul' wordt circa 1.750 m<sup>2</sup> aan groen toegevoegd, waarvan (waarschijnlijk) een klein deel (minimaal 20% van binnentuin) volle grond en de rest op het dak van het parkeergebouw. Het dak zal worden ingericht met groen en verharding (buitenruimtes, voetpaden).

Op basis van deze gegevens neemt het m2 groen netto naar verwachting met ongeveer 10% tot 15% toe.

In de volgende fases (ontwerp omgevingsplan) moet e.e.a. verder worden gedetailleerd, om uiteindelijk een goede onderbouwing te verkrijgen voor een kapvergunning.

Aandachtspunten bij verdere uitwerking:

- IPvE: Reserveren voldoende boven- en ondergrondse groei ruimte voor bomen (te toetsen aan Boommonitor). Dit om een veilige, stabiele en duurzame groei van de boom te garanderen;
- Na VO: Bepalen of werkzaamheden negatieve effecten op het behoud van bestaande bomen heeft door het uitvoeren van een Boom Effect Analyse (H16 Handboek Bomen). Hierbij worden het ontwerp en de benodigde werkzaamheden (bronnering/bemaling, ketenpark, steigers, maaiveldinrichting, rooilijnen etc.) te worden meegenomen. Dit geldt voor bomen waarbij de voorgenomen werkzaamheden binnen de kwetsbare boomzone vallen (kroonprojectie +1,50 m).
- Na VO: Potentieel verplantbare (en waarbij de noodzaak tot verplanten duidelijk is) daadwerkelijk onderzoeken op verplantbaarheid door het uitvoeren van een Verplantbaarheidsonderzoek (H17 Handboek Bomen)
- Na DO: Specifieke maatregelen en randvoorwaarden aan uitvoering in het kader van boombescherming opnemen in een concept format Werkplan Bomen (H2 Handboek Bomen). Deze dient bij aanbesteding als bijlage bij het bestek te worden gevoegd, zodat inschrijvende partijen hier in de prijsvorming rekening mee kunnen houden.
- Na aanbesteding: concept Werkplan Bomen binnen 2 weken na definitieve gunning laten uitwerken door inschrijver en ter goedkeuring aanleveren bij BOR Groen.

Figuur 14:  
Conditiekaart van het bomenbestand op de projectlocatie.  
Groen = goed. Oranje = redelijk. Rood = slecht.

Voor de overige planfasen dienen de productenlijsten van de BlNG en het HOR (inclusief Handboek Bomen) te worden gevolgd. Afwijkingen ten aanzien van bomen en groen moeten worden voorgelegd aan BOR Groen en worden geaccordeerd door de Assetmanager Groen. Eventuele financiële gevolgen dienen door het project te worden gedragen (voor de volledige levensduur van de betreffende asset).



## 5.12 Gezondheid

Als het gaat om het thema gezondheid, kan vanuit een aantal invalshoeken worden gewerkt aan ruimtelijke plannen. Het is belangrijk om de druk op gezondheid zo laag mogelijk houden om zo de gezondheid van de toekomstige bewoners te beschermen.

### Planvoornemen

Op de begane grond wordt een collectieve ontmoetingsruimte gerealiseerd die gebruikt kan worden door de huurders en gebruikers van de bedrijfsmatige ruimten (maatschappelijk en commercieel), door bezoekers en door omwonenden uit de buurt. Daarnaast worden op de verdiepingen ontmoetingsruimtes gerealiseerd. Deze ruimtes dragen bij aan de sociale cohesie, gaan eenzaamheid tegen en dragen bij aan gemeenschapsgevoel. Deze ruimtes kunnen ook worden gebruikt om onder andere te studeren. Gemeenschappelijke buitenruimten/ dakterrassen zullen waar mogelijk samen met de toekomstige eigenaar en de bewoners worden ingericht. Hiervoor wordt zowel budget als ruimte gereserveerd. In de vervolgfase zal invulling worden gegeven aan de geformuleerde eisen en wensen.

## 5.13 Duurzaamheid

### Energie

- De ontwikkelaar voert een BENG-studie uit en geeft aan wat de uitkomsten zijn voor BENG 1, 2, 3 en TO-juli. En wat is hiermee de ambitie volgens het Convenant Toekomstbestendig Bouwen: brons, zilver dan wel goud?
- De ontwikkelaar geeft een energievisie/onderbouwing volgens het Utrechts Energie Protocol. De ontwikkelaar onderzoekt welke mogelijkheden er zijn om zoveel mogelijk binnen het plan

zelfvoorzienend te zijn in de warmte- en koude vraag (bijvoorbeeld met bodemenergiesysteem voor warmte-koude-opslag) en elektriciteit. Hierbij hoort ook de wijze waarop wordt omgegaan met netcongestie.

- Merosch heeft een quickscan energieconcepten uitgevoerd in mei 2024 (ook gebaseerd op het UEP). Stadswarmte en gesloten bodemenergiesystemen zijn niet kansrijk. Het advies is om een warmtepomp met WKO als voorkeursvariant te hanteren. Dit heeft voordelen boven een collectieve luchtwarmtepomp, vanwege een beter energetisch rendement, lagere exploitatiekosten, minder impact op netcongestie, energiezuinige (passieve) koeling en de mogelijkheid tot een hoger ambitieniveau (ENG).

### Circulariteit

- De ontwikkelaar onderzoekt en geeft aan wat de ambitie is voor circulair bouwen volgens het Convenant Toekomstbestendig Bouwen: brons, zilver dan wel goud. Het gaat hierbij om de MPG-score en het massapercentage hernieuwbare of hergebruikte materialen.
- De ontwikkelaar onderzoekt en geeft aan wat de ambitie is voor CO<sub>2</sub>eq/m<sup>2</sup> BVO, volgens het CO<sub>2</sub> budget gebouwde omgeving in het Klimaatakkoord.
- Er is geen informatie beschikbaar over het materiaalgebruik voor circulair bouwen. Wettelijke eisen voor MPG en CO<sub>2</sub>eq/m<sup>2</sup> BVO moeten minimaal worden toegepast.

### Klimaatadaptatie – hittestress

- De ontwikkelaar geeft aan hoeveel dak groen wordt gemaakt (zowel intensief als extensief) en hoeveel dak benut wordt voor PV.
- De ontwikkelaar geeft aan hoeveel groen in het horizontale vlak (maaiveld en dak) wordt gerealiseerd.

Figuur 15:  
kaart MJIP, kabels en  
leidingen

- Er is geen informatie beschikbaar over de oppervlakten groen op maaiveld en dak. Ter voorkoming van hittestress worden bestaande bomen zoveel als mogelijk in het nieuwe plan geïntegreerd (behouden of verplanten) of gecompenseerd. Voor het halen van oppervlakten groen moet op het perceel nieuw groen worden toegepast.

#### *Groen en ecologie*

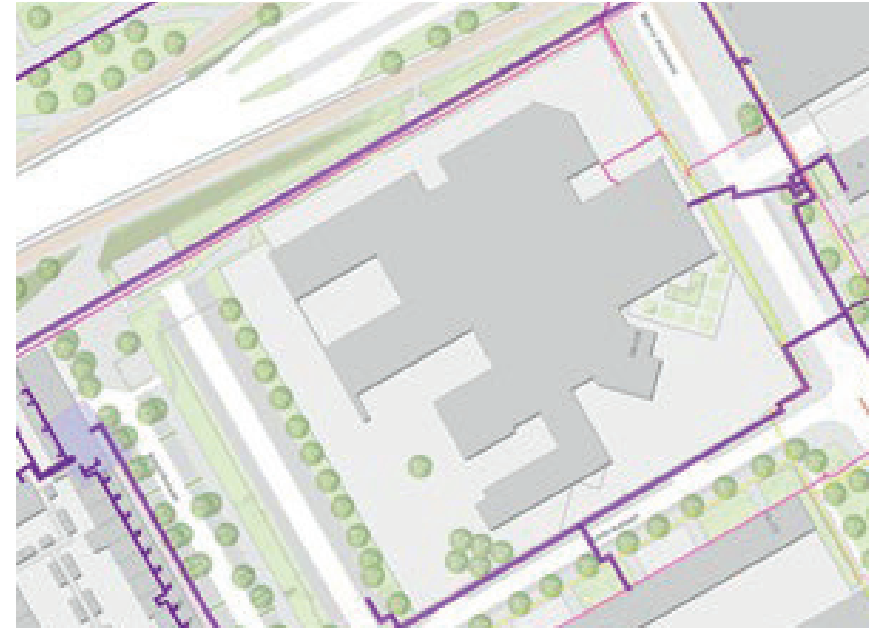
Uit de ecologische onderzoeken volgen, in aanvulling op de benodigde ontheffing, in hoofdzaak de volgende adviezen:

- Door groenstructuren terug te brengen rond de nieuwbouw en het aanwezige groen zoveel mogelijk te behouden zal de onderzoekslocatie geschikt blijven voor vleermuizen. Daarnaast wordt geadviseerd om gebruik te maken van vleermuisvriendelijke verlichting. Deze heeft omlaag schijnende armaturen om strooilicht te voorkomen en is amberkleurig.
- Met betrekking tot algemene broedvogels wordt geadviseerd om het aanwezige groen uitsluitend buiten het broedseizoen te verwijderen. Indien dit niet mogelijk is dient voor de kap- en snoeiwerkzaamheden een broedvogelinspectie te worden uitgevoerd.

Figuur 16:  
GISkaart Stedin

### 5.14 Kabels en leidingen

Door middel van een KLIC-melding zijn de aanwezige kabels en leidingen in het plangebied inzichtelijk gemaakt. Deze gegevens moeten worden meegenomen bij het opstellen van het inrichtingsplan. Als blijkt dat binnen het projectgebied kabels en leidingen aanwezig zijn en verwijderd of verplaatst moeten worden, dan gebeurt dit in overleg met de nutsbedrijven. De toestemming voor een eventuele verlegging moet



de initiatiefnemer zelf aanvragen. De kosten die hiermee mee samenhangen zijn voor rekening van de aanvrager. Binnen het plangebied lopen verschillende kabels en leidingen (zie figuur 13 donkerpaars; kaart MJIP). Langs de randen van het projectgebied en op het terrein lopen warmteleidingen van Eneco. De huidige bouw is daarop aangesloten. Met de ontwikkeling van dit plan dient rekening gehouden te worden met de aanwezige warmteleidingen.

Daarnaast is op locatie een in pandig middenspanningsstation aanwezig van Stedin (zie figuur 16, GIS-kaart Stedin). De capaciteit van het station moet worden uitgebreid om de nieuwe, aanvullende, woningen te kunnen voorzien van elektriciteit. Dit is een zaak tussen het Krachtstation en Stedin.

#### **Planvoornemen**

Aan de zijde van de Amerikalaan en de Marco Pololaan is een gescheiden gemeentelijk rioolstelsel gelegen. Het huishoudelijk afvalwater en het overtollige hemelwater mogen op de desbetreffende leiding die daarvoor is bedoeld worden aangesloten, mits aan de geldende bouw- milieuregels en eerder genoemde voorwaarden wordt voldaan. Het is aan de initiatiefnemer om op basis hiervan in een vroeg stadium een rioleringsplan voor het vuilwater en hemelwater voor te leggen aan de gemeente.

### **5.15 Afvalinzameling**

In overleg met Stadsbedrijven wordt bepaald welke plek zich het beste leent voor een ondergrondse afvalinzameling, waarbij de bereikbaarheid voor de vuilniswagen meeweegt. Uitgangspunt is dat wordt voldaan aan de lokale wet- en regelgeving wat betreft afvalinzameling. De

afvalinzameling ziet op de verwerking van restafval van de bewoners van de woningen in het project. Overigens kunnen ook ondernemers zich melden bij de gemeente om de afvalinzameling te laten regelen.

### **5.16 Milieueffectrapportage**

Het doel van een milieueffectrapportage (mer) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten. Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die projecten mogelijk maken welke aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. In bijlage V van het Omgevingsbesluit wordt aangegeven welke projecten mer-(beoordelings)plichtig zijn. Wanneer projecten mer-beoordelingsplichtig zijn moet worden beoordeeld of het project aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Uit deze mer-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

#### **Planvoornemen**

Het in het plan opgenomen project valt onder categorie J11 (Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen) zoals deze is opgenomen in bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Hiervoor geldt een mer-beoordelingsplicht. Op basis van een meldnotitie mer-beoordeling dient het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Utrecht) te beslissen of er een milieueffectrapportage moet worden gemaakt. Het mer-beoordelingsbesluit wordt genomen voordat het ontwerp-omgevingsplan ter inzage wordt gelegd.

## 6. Uitvoerbaarheid

### 6.1 Economische uitvoerbaarheid

De grond waarop het Krachtstation wordt gerealiseerd is deels in eigendom van het Krachtstation en deels in eigendom van gemeente Utrecht. Het deel dat in eigendom is van gemeente Utrecht zal worden overgedragen aan het Krachtstation. De berekening om te komen tot de prijs voor deze kavel is opgenomen in de gesloten Ontwikkelingsovereenkomst d.d. 15 juni 2020. De kosten voor het project worden volledig voor rekening en risico gerealiseerd door initiatiefnemer, inclusief de plankosten welke betrekking hebben op het initiatief. Met initiatiefnemer is in de Ontwikkelingsovereenkomst tevens een voorschot op de plankosten overeengekomen. De kosten worden bij vooruitbetaling betaald door het betalen van voorschotten voor de naar verwachting te verrichten werkzaamheden. Elk voorschot ziet op een deel van de totale kosten. Na het vaststellen van deze bouwvelop door het college van Burgemeester en Wethouders zal tussen de initiatiefnemer en de gemeente Utrecht een anterieure overeenkomst (AOVK) worden gesloten, waarin afspraken worden gemaakt over de volledige dekking van de gemeentelijke plankosten welke betrekking hebben op het initiatief en welke vooraf worden begroot, een eventuele bijdrage aan de herinrichting van het groen aan de noordzijde/oostzijde van het Krachtstation en/of bovenwijkse voorzieningen, de verdeling van taken en verantwoordelijkheden inclusief vrijwaring ten behoeve van de gemeente voor eventuele toegekende planschadeclaims. Daarnaast worden overige randvoorwaarden zoals de aantallen en percentages van de te realiseren zelfstandige studentenwoningen (en eventueel nog een deel onzelfstandige studentenwoningen), verdeling en aantallen overige woningen en een bedrijfsmatige invulling, maatschappelijk en commercieel, in deze AOVK vastgelegd. De kosten voor het omgevingsplan worden eveneens geheel gedragen door initiatiefnemer.

### 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De bewonersparticipatie wordt door de initiatiefnemer in nauw overleg met de gemeente uitgevoerd. Op dinsdag 16 mei 2022 zijn de huidige bewoners en gebruikers van het Krachtstation en omwonenden door de initiatiefnemer uitgenodigd in het Krachtstation (Amerikalaan 199). Het plan om tot een nieuw gebouw te komen werd gepresenteerd. Bewoners, omwonenden en organisaties uit de buurt hebben met de ontwikkelaar gedeeld waar behoefte aan is en welke vragen en ideeën er leven. Tijdens deze bijeenkomst is gesproken over thema's zoals openbare ruimte, binnentuinen, wonen, deelmobiliteit, parkeren en voorzieningen. De verzamelde ideeën, wensen en meningen zijn, waar mogelijk, vertaald naar het stedenbouwkundig schetsplan. Een tweede informatieavond voor de huidige bewoners en gebruikers van het Krachtstation en omwonenden is op 14 mei 2024 gehouden, eveneens in het Krachtstation. De ontwikkelaar heeft tijdens deze avond een terugkoppeling gegeven over wat met de eerder opgehaalde reacties is gedaan in het hierop gevolgde ontwerpproces. De avond bestond uit een centraal deel met een toelichting op het proces en de planning en een toelichting op het stedenbouwkundig plan. Daarna was er ruimte voor vragen en individuele gesprekken met betrokken partijen.

Tijdens de tweede bijeenkomst zijn onder andere de volgende zorgen geuit:

- Kunnen de huidige huurders wel terugkeren in de nieuwbouw?
- Sluit deelmobiliteit aan bij de werkelijke behoeften en wensen van de toekomstige bewoners, en hoe flexibel kan het inspelen op veranderende vraag?
- Hoe wordt de binnentuin ingericht, toegankelijk gemaakt en veilig gehouden?

Daarnaast waren er vragen over het behoud van het Krachtstation-programma in de nieuwbouw, met vergelijkbare huur- en servicekosten. Bewoners vroegen of er een plek voor bijeenkomsten zou komen en gaven tips voor gemeenschappelijke voorzieningen en het beperken van overlast. Over de binnentuin werden vragen gesteld over gebruik en openstelling. Vanuit de huidige bewoners (studenten en starters) zijn ook vragen gesteld of zij terug kunnen keren in de nieuwbouw. Initiatiefnemer heeft inmiddels een terugkeerkeergarantie toegezegd voor zowel de studenten, starters/jongeren als de maatschappelijke huurders en streeft naar een oplossing tijdens de fasering, zie verder pagina 13 van deze bouwvelop.

Op basis van de vragen en zorgen van de huidige bewoners en maatschappelijke huurders, heeft de ontwikkelaar toegezegd om met alle maatschappelijke huurders en bewoners om tafel te willen zitten. Hiervoor zijn inmiddels sessies ingepland en zullen nog andere volgen. Ook vinden periodiek gesprekken plaats tussen het Krachtstation (via de pandbeheerder) en de 'gangoudsten'. Bij de verdere uitwerking van de bouwvelop worden o.a. samenkomsten met de bewoners van het Krachtstation georganiseerd. Dit mede op basis van het beleid 'Samen stad maken'. Het Krachtstation heeft de leidende rol om de samenkomsten te organiseren, de huurders hiervoor te benaderen en van de samenkomsten verslaglegging te doen.

### **6.3 Technische uitvoerbaarheid**

Bij de verdere planuitwerking en realisatie dient rekening gehouden te worden met de beoogde herinrichting van de Amerikalaan. Als de Amerikalaan van eenrichtingsverkeer naar tweerichtingsverkeer gaat, dan heeft dat effect op de parkeerbalans in het gebied, doordat

openbare parkeerplaatsen zullen komen te vervallen. Daarnaast is het zinvol de uitvoering van beide activiteiten op elkaar af te stemmen, opdat tijdens de uitvoering van de (bouw)werkzaamheden geen extra overlast voor de omgeving zal ontstaan. Het plangebied van het Krachtstation is in principe aan alle zijden te ontsluiten, wat het vergemakkelijkt tijdens de (gefaseerde) uitvoering. Op die wijze kan de buurt maximaal ontlast worden.

## 7. Verantwoording proces

### 7.1 Het gevolgde samenwerkingsproces

Het gevolgde samenwerkingsproces is conform de uitgangspunten zoals de gemeente Utrecht haar processen structureert. Ten gevolge van de voor dit plan benodigde wijziging van het vigerende omgevingsplan, is in gezamenlijkheid met initiatiefnemer deze bouwvelop opgesteld, als onderdeel van het Utrechts Planproces.

De initiatiefnemer en de gemeente Utrecht hebben een startdocument (voorloper Intentiedocument) opgesteld en een ontwikkelovereenkomst gesloten, om de haalbaarheid van vervangende nieuwbouw op het huidige perceel van Krachtstation en het hieraan toe te voegen naastgelegen perceel 'de wisselstrook' te onderzoeken.

Ten gevolge van de voor dit plan benodigde omgevingsplanwijziging is deze bouwvelop opgesteld en zal het gehele proces conform het Utrechts Planproces verlopen.

### 7.2 Het gevolgde participatieproces

Zoals in 6.2 aangegeven, wordt het participatieproces van omwonenden in nauwe samenwerking tussen de gemeente en initiatiefnemer uitgevoerd. Op de website van het Krachtstation worden de huidige bewoners/gebruikers van het Krachtstation en omwonenden op de hoogte gehouden over de planvorming en voortgang.

## 8. Vervolgtraject

### 8.1 Planproces

De initiatiefnemer van dit project is voornemens om op de beschreven locatie een programma te realiseren van circa 685 nieuwe woningen en een bedrijfsmatige invulling, maatschappelijk en commercieel, te ontwikkelen en te realiseren. Het voorgenomen initiatief past niet in het geldende omgevingsplan.

Met de vaststelling van deze bouwvelop wordt de definitiefase van het Utrechts Plan Proces (UPP2) afgesloten. De bouwvelop wordt voor vaststelling voorgelegd aan het college van Burgemeester en Wethouders. De gemeenteraad wordt door middel van een raadsbrief op de hoogte gesteld.

Omwonenden kunnen de voortgang van het plan volgen via de website van het Krachtstation. Nadat de bouwvelop is vastgesteld, kan gestart worden met het opstellen van het omgevingsplan.

Na de ter visie legging van deze bouwvelop zal de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en ontwikkelaar overeengekomen en ondertekend worden, voordat het collegebesluit genomen wordt om het ontwerpomgevingsplan ter visie te leggen.

### 8.2 Participatieproces

Huidige bewoners/gebruikers van het Krachtstation worden door middel van een bericht via het pandbeheer over de bouwvelop geïnformeerd. Ook zal er een bericht in de nieuwsbrief van de wijk worden gezet over de ter visie legging van de concept-bouwvelop. Op de website van de initiatiefnemer worden de huidige bewoners en omwonenden op de

hoogte gehouden over de planvorming en voortgang. De op de mailinglijst van de initiatiefnemer ingeschrevenen ontvangen een aparte e-mail over de bouwvelop. Tevens worden gemaakte opmerkingen meegenomen in de planvorming.

### 8.3 Planologisch juridisch proces

Het doel van het planvoornemen is het realiseren van een nieuw Krachtstation, opgebouwd uit een gebouwde 'één' en een 'nul'. Deze twee gebouwen worden gescheiden door een tussenstraat. De nieuwe invulling van het plot is niet passend binnen het vigerende omgevingsplan.

Er wordt zoveel mogelijk gewerkt conform het Utrechts Plan Proces, in casu UPP-2.

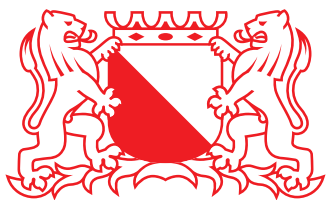
Na vaststelling van de bouwvelop door het college wordt gestart met het opstellen van een omgevingsplan. In deze periode moeten ook de benodigde onderzoeken worden afgerond en moet zijn aangetoond dat de ontwikkeling uitvoerbaar is. Het concept omgevingsplan wordt uiteindelijk ter vaststelling voorgelegd aan de raad. Na vaststelling kan initiatiefnemer een aanvraag voor een omgevingsvergunning indienen voor de nieuwe gebouwen en de algehele herontwikkeling van het terrein.

### 8.4 Planning

Als de bouwvelop is vastgesteld door het college, volgt de ontwerpfase waarin het bouwplan wordt uitgewerkt in een Voorlopig ontwerp (VO) en vervolgens in een Definitief ontwerp (DO). Hierna wordt gestart met de omgevingsplanprocedure. Besluitvorming over de omgevingsplanprocedure vindt waarschijnlijk in Q4 2025 plaats. De initiatiefnemer kan daarna een aanvraag indienen voor het bouwplan voor een omgevingsvergunning. Als de omgevingsvergunning is verleend, kan worden gestart met de bouwwerkzaamheden.

Er wordt een inrichtingsplan opgesteld en in verschillende ontwerpfasen ter toetsing voorgelegd aan de Commissie Beheer Inrichting en Gebruik (BInG). Bouw- en woonrijp maken wordt door de initiatiefnemer voorbereid en gerealiseerd. Ook wordt een anterieure overeenkomst gesloten met afspraken over de herinrichting van de openbare ruimte, het afrekenen van plankosten en de (eventuele) economische meerwaarde.





**Gemeente Utrecht**

**Bezoekadres:** Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

**Postadres:** Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

**Telefoon:** 030 - 286 00 00