

Intentiedocument

Behorende bij
Kovelaarstraat
Altro B.V.

Inhoudsopgave

INTENTIEDOCUMENT

Deel I. Het initiatief	1
a. Omschrijving van het initiatief	1
b. Omschrijving van het plangebied	2
c. Inschatting Haalbaarheid en Wenselijkheid	5
Deel II. Proces	18
d. Te doorlopen proces	18
e. Afspraken rondom rolverdeling, samenwerking en participatie	19
f. Planning	19
Deel III. Financiële afspraken	20
g. Voorschot Plankosten	20
h. Erfpacht / Economische meerwaarde / Leges/ Diversen.....	20

Deel I. Het initiatief

a. Omschrijving van het initiatief

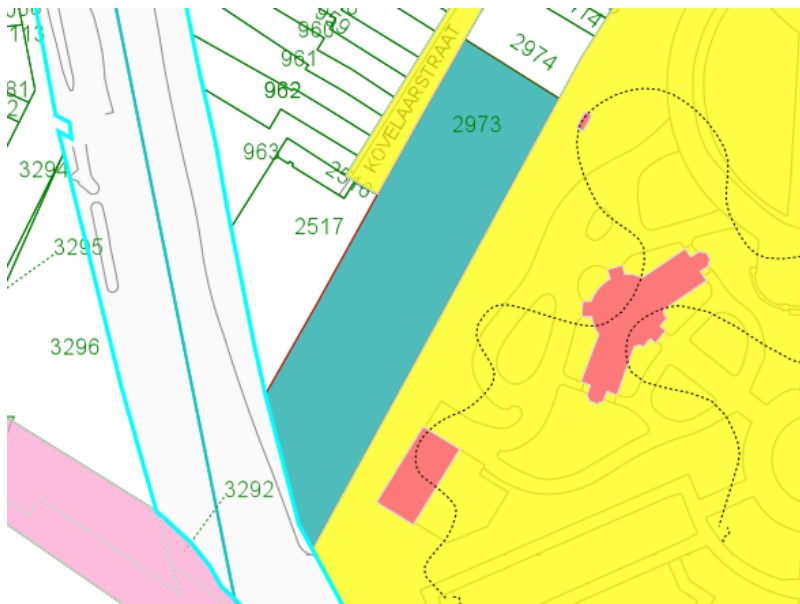
Het realiseren van zeven koopeengezinswoningen op een braakliggend terrein aan het einde van de Kovelaarstraat.

Het perceel TSG00B2973 is enige tijd geleden door De Kovelaarstraat Bouw B.V. gekocht uit een faillissement. In de opstallen die er stonden zat asbest en om veiligheidsredenen zijn deze in 2018 gesaneerd en gesloopt. Voor de ontwikkeling van het perceel is Altro Projects BV aangetrokken. Zij willen op het vrijgekomen terrein een klein woningbouwplan realiseren.

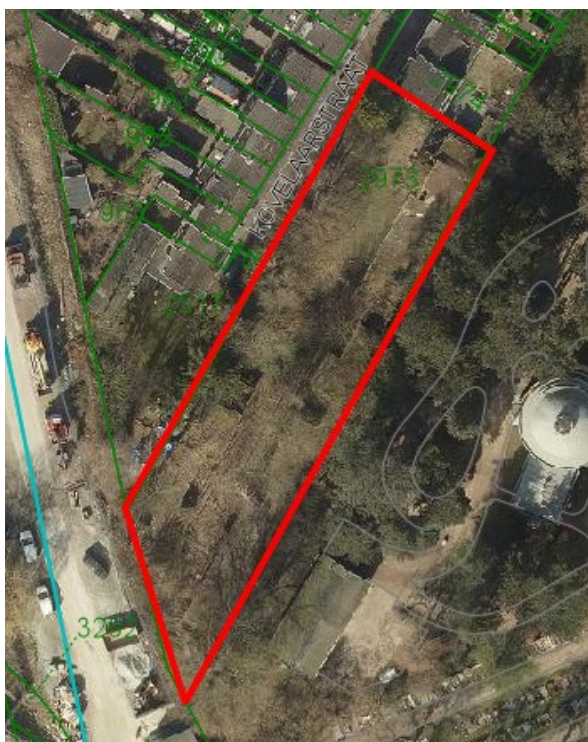
Tijdens een stafbespreking december 2017 is met de toenmalige wethouder RO afgesproken dat we eerst moeten gaan ophalen wat bewoners belangrijk vinden.

Het voorliggende plan met zeven woningen is het resultaat van uitgebreide participatie met omwonenden en afstemming met de gemeente Utrecht. Er is bij de planuitwerking zoveel mogelijk rekening gehouden met belangen, wensen, ideeën en zorgen van bewoners. Er zijn bruikbare ideeën voor de planinvulling geïnventariseerd. Het oorspronkelijke plan met negen woningen verdeeld over drie blokken is teruggebracht naar zeven kleinere woningen met veel groene kwaliteit. De oriëntatie van de woningen houdt rekening met privacy van de huidige bewoners, met doorkijk – zichtlijnen naar de Kovelswade en er is ruimte voor een gemeenschappelijke speel-/ontmoetingsplek voor de buurt.

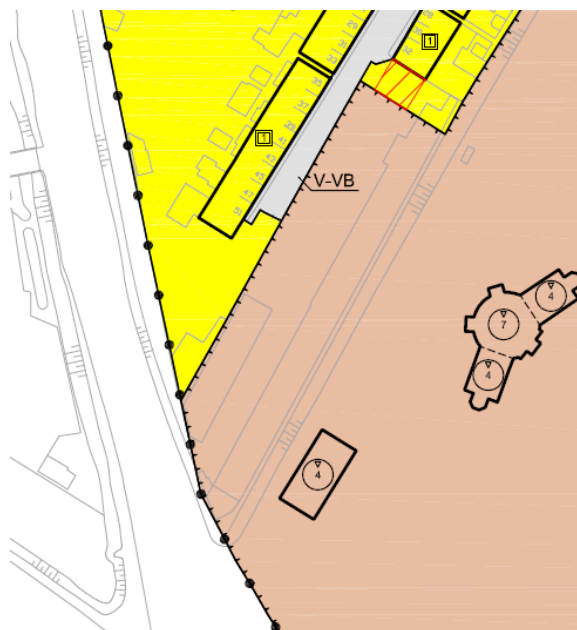
b. Omschrijving van het plangebied



Het perceel ligt in het gebied Oost aan het einde van de Kovelstraat, naast begraafplaats Kovelswade. Ook grenst het aan de Oosterspoorbaan.



Luchtfoto



bestemmingsplan

Bestemmingsplan

Op grond van artikel 10 van het bestemmingsplan Oudwijk, Krommerijn e.o. (2010) heeft het perceel de bestemming 'Maatschappelijk' met aanduiding 'begraafplaats'. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor een begraafplaats.

De Kovelaarstraat wordt in figuur 4.3 'ontwikkelingen' in de toelichting bij het bestemmingsplan als niet concrete ontwikkeling genoemd. Dit betekent dat een ontwikkeling mogelijk is, maar dat op het moment van het vaststellen van het bestemmingsplan er nog geen concrete plannen waren.

Het voorgestelde initiatief is strijdig met het bestemmingsplan. Om het te realiseren, dient een projectbesluit te worden genomen. Hier gaat een uitgebreide voorbereidingsprocedure aan vooraf.

Onderstaand enkele foto's van de bestaande/oude situatie



Inkijk Kovelaarstraat



Doodlopende straat zonder keermogelijkheid



Stoepjes aan de gevels gericht op het zuiden met bankjes



De opstallen die inmiddels zijn gesloopt.



Door braam verruigde opstallen

c. Inschatting Haalbaarheid en Wenselijkheid



Stedenbouwkundige planopzet

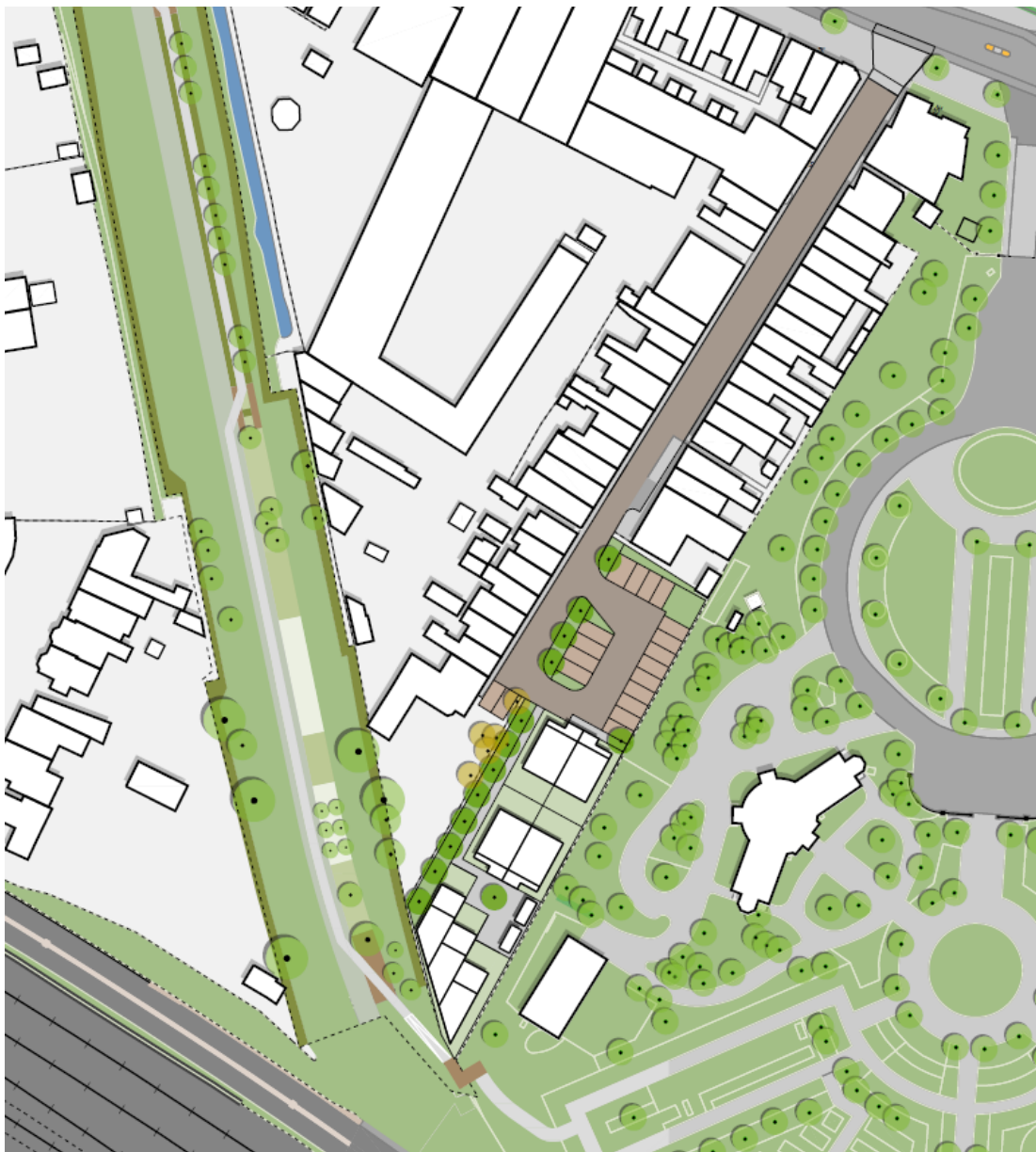
Stedenbouw

Met deze planopzet wordt op goede wijze een beperkt aantal woningen gerealiseerd, die samen met de bestaande woningen een aantrekkelijk leefmilieu gaan vormen. Ook is het mogelijk op deze plek ruimte toe te voegen die door de gehele straat gebruikt kan worden voor ontmoeten of als speelaanleiding voor kinderen. Nieuwe woningen kunnen een recreatieve wandelroute van de Oosterspoorbaan naar de begraafplaats begeleiden en de sociale veiligheid\ beleving positief beïnvloeden.

Het uiteindelijke plan met zeven woningen is het resultaat van uitgebreide participatie met omwonenden en afstemming met de gemeente Utrecht (zie bijlage 1 illustratie bouwplan). Het stedenbouwkundig plan bestaat uit een autovrij pad richting een pleintje bij het achterste bouwblok. Aan het autovrije pleintje zijn 5 van de 7 woningen gesitueerd wat gunstig is voor de sociale veiligheid. Het pleintje zal straks ingericht worden voor verblijven, spelen en ontmoeten. Het is een mooie kans om de inrichting van dit pleintje met de bestaande en toekomstige jonge bewoners te doen aan de Kovelarstraat.

De bebouwing bestaat uit 3 losse volumes van 2 tot 3 woningen. Deze losse setting zorgt voor doorzicht en ruimte aan de straat. Deze opzet is mede gevolg van inspraak met de bewoners. Hierdoor krijgt de straat de benodigde ruimte en oogt het gebied iets "royaler".

De blokken van twee woningen bestaat uit twee bouwlagen. Het blok gelegen aan het spoor heeft een hoogte van drie bouwlagen, waarvan de derde laag een kleinere oppervlakte heeft. Dit bijzondere volume is een goede ruimtelijke beëindiging van de Kovelaarstraat. Voor de onbebouwde ruimte, de toegangen, paden, groenstrook en parkeerterrein is een samenhangend, kwalitatief en functioneel goed ontwerp gemaakt. Deze ruimte is grotendeels bepalend voor een kwalitatief goede woonbeleving vanuit zowel de nieuwe als de bestaande woningen. Er is een zorgvuldig beplantingsplan gemaakt waarbij de samenhang tussen de gekozen vegetatie en de materialen van de inrichting van de openbare ruimte bijdragen aan een bijzonder woondomein in het centrum van Utrecht (zie bijlage 2 Groenplan en Materialisering).



Kovelaarstraat en Oosterspoorbaan

Erfgoed en archeologie

De Kovelaaarstraat bevindt zich in een gebied met een lange geschiedenis. Het gebied is gelegen op een stroomrug van de Kromme Rijn en behoorde in de middeleeuwen tot het gerecht Tolsteeg / Kovelswade. Al vroeg ontwikkelde zich een lintbebouwing langs de Gansstraat/ Koningsweg. De Kovelaaarstraat is in 1885 gebouwd als particulier initiatief. De straat liep toen al dood op de spoorlijn.

In 1902 is op een naastgelegen stuk grond de Tweede Algemene Begraafplaats aangelegd, naar ontwerp van (gemeente) architect F. J. Nieuwenhuis.

De begraafplaats met zijn groenaanleg en het architectonisch bijzondere ontvangstgebouw is sinds 2001 Rijksmonument. Het toevoegen van woningbouw in de straat mag daarom geen dominant beeld opleveren vanaf de monumentale begraafplaats. De uiteindelijk planopzet houdt met dit uitgangspunt rekening. In de plannen rond de herontwikkeling van het tracé van de Oosterspoorbaan is een extra toegang van de begraafplaats opgenomen. Deze is van belang om de bijzondere groene gebieden (zoals de begraafplaats) beter toegankelijk te maken. Deze extra toegang en de weg daar naar toe grenzen aan het plangebied.

In de archeologische waardenkaart is het gebied aangeduid als een gebied met archeologische verwachting. Bij gebieden met een archeologische verwachting geldt een archeologievergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 1.000 m² en dieper dan 50 cm.

Duurzame gezonde verstedelijking

Gezonde verstedelijking is één van de speerpunten van de gemeente Utrecht. Dit betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de bescherming en bevordering van de gezondheid van bewoners en het creëren van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat een belangrijke rol spelen.

Gezondheidsbescherming

Bij gezondheidsbescherming gaat het vooral om geluidsniveau, luchtkwaliteit en straling. De locatie waar de woningen gepland staan, ligt dichtbij het spoor en de nieuwe tramlijn naar de Uithof. Hiermee dient rekening gehouden te worden (zie ook paragraaf Geluidshinder). De drie woningen aan de zuidzijde van het plan krijgen een dove gevel aan de zijde richting het spoor. Dit betekent dat aan de geluidsluwe zijde richting het noorden de draaiende delen in de gevel te openen zijn. Het woongebouw kent 2 lagen met een setback laag. Het stedenbouwkundige volume is zo gekozen dat het gebouw een geluidbufferende werking heeft richting de Kovelaaarstraat. Anderzijds is het volume zo ontworpen dat de privacy richting bestaande bewoners is gewaarborgd.

Gezondheidsbevordering

Een gezonde leefomgeving nodigt uit tot bewegen en sporten. Het plan maakt het mogelijk om vanuit de woningen aan te sluiten op de belangrijke voet- en fietsroutes door de wijk (o.a. de geplande openbare wandelroute die de Oosterspoorbaan en de begraafplaats met elkaar gaat verbinden).

In het plan is rekening gehouden met voldoende fietsparkeren, voor bewoners in bergingen en voor bezoekers in de openbare ruimte, en er is een plek voor een deelauto . Dit

stimuleert het maken van een bewuste voor vervoer per fiets, of per OV, of per fiets/voet; dit resulteert in meer beweging.

Bij de inrichting van het pleintje zal het ontwerp beweging en sport stimuleren. Daarnaast wordt de buitenruimte voorzien van diverse soorten beplanting, van laag tot hoog, wat de leefkwaliteit ten goede komt (oa CO2 opname, gunstig voor de gezondheid, minder obesitas en gevaar voor depressie).

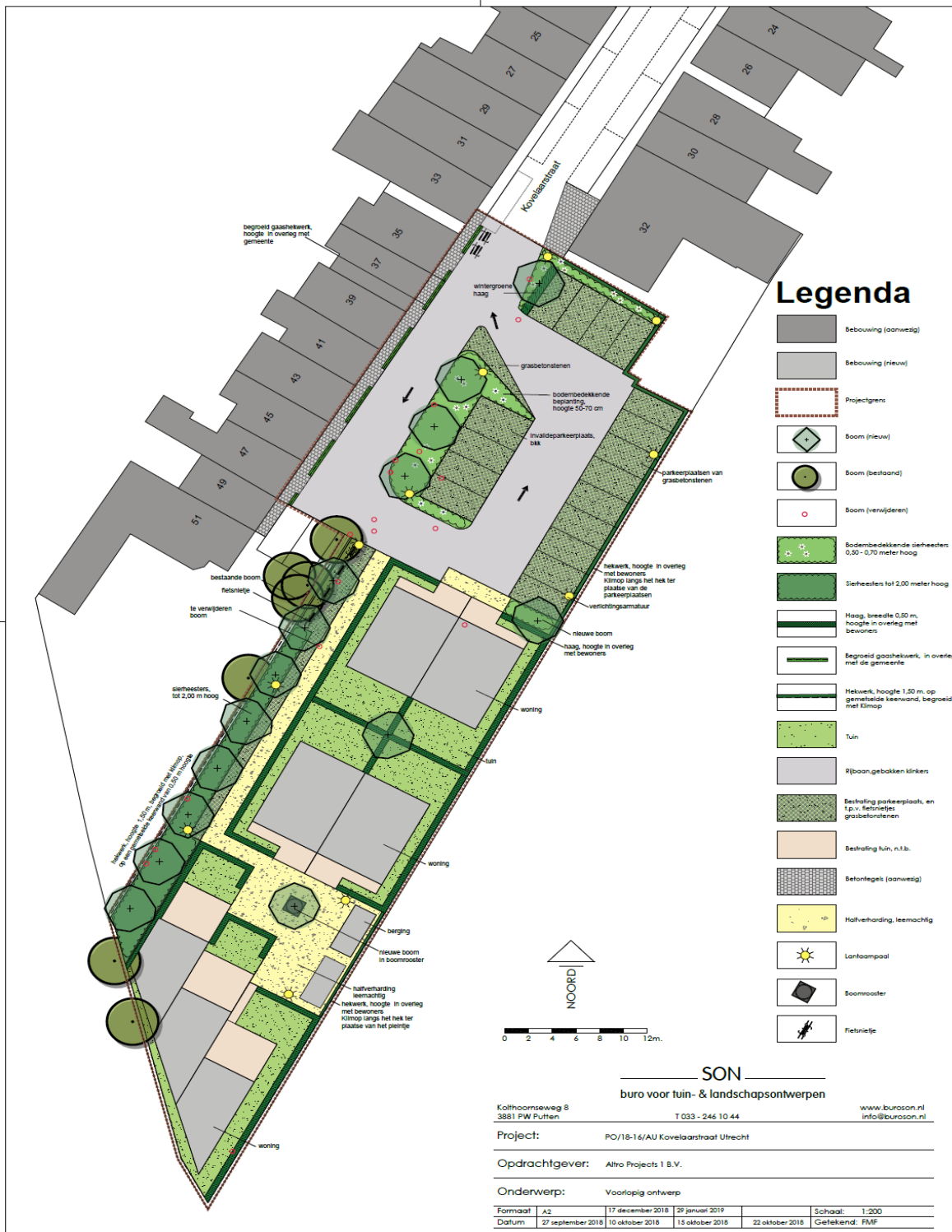
Aantrekkelijk woon- en leefklimaat

Bij het ontwerp blijft voldoende ruimte over voor plekken gericht op diversiteit met verschillende functies waar o.a. ontmoeting tussen de bewoners gestimuleerd kan worden.

Omwonenden zijn betrokken bij de inrichting van de openbare ruimte en de gemeenschappelijke voorzieningen. Het stedenbouwkundig plan bestaat uit een autovrij pad richting een pleintje. Aan het autovrije pleintje zijn 5 adressen gesitueerd wat gunstig is voor de sociale veiligheid. Het pleintje zal straks ingericht worden voor verblijven, spelen en ontmoeten. Het is een kans om dit met de bestaande en toekomstige jonge bewoners te doen aan de Kovelaaistraat.

Groen & ecologie

- Er wordt een openbare wandelroute gerealiseerd die de Oosterspoorbaan en de begraafplaatsen aan elkaar verbindt, als onderdeel van de groenstructuur. Deze wandelroute loopt langs de zuidkant van het plangebied.
- Er wordt diervriendelijk gebouwd door de groene inrichting van het plangebied (groen parkeren, toekomst bestendige bomen met veel heesters en bodembedekkers). Dit is waardevol voor de ter plaatse voorkomende fauna. De nieuwbouw woningen hebben tuinen met hagen en bomen. Het geeft ruimte en kans aan vogels, insecten en dieren voor verblijf, schuilplaats en nestelen.
- De werkzaamheden worden gepland in een periode waarin de dieren het minst kwetsbaar zijn.
- Voor de vogels worden in het gebied nestkasten gerealiseerd, ook aan de woningen.
- Vanwege vleermuizen is geen verlichting langs het talud aan de zijde van de Oosterspoorbaan gewenst.
- Bomen moeten zoveel mogelijk behouden blijven, door deze in te passen in het ontwerp. Waar dat niet mogelijk is moet compensatie plaatsvinden. In het plangebied zijn reeds 15 bomen gekapt (verplichting kapvergunning herplant 10 stuks). Voor de bebouwing en groenkwaliteit dienen voorts nog 15 bomen gekapt te worden. De bomen die gekapt moeten worden hebben een slechte / matige toekomstverwachting, zijn niet opgekweekt als boom, verdringen elkaar of staan in de weg voor de nieuwe inrichting. In het plangebied worden op basis van het groenplan totaal 15 bomen herplant. De nieuwe bomen zijn de toekomstbomen in het gebied, en zijn zorgvuldig gekozen op functie, groeiwijze, bewezen succesvolle soorten die zo min mogelijk overlast veroorzaken door bv vrucht of luis. Naast bomen zullen er ook heesters en bodembedekkers worden toegepast die naast hun sierwaarde ook waardevol zijn voor de fauna. Bij de toekomstige aanvraag om kapvergunning zal door aanvrager een door de gemeente goedgekeurd



Er is een groenplan uitgewerkt dat rekening houdt met bovenstaande punten. In de stedenbouwkundige opzet is ruimte vrij gehouden, waardoor er doorzichten zijn en behouden blijven naar de begraafplaats.

Aan de zijde van de bestaande woningen, wordt een groene haag geplaatst als groene barrière tussen woningen en rijweg. Hierin zitten openingen om de woningen en rijweg te bereiken. Hoogte, begroeiing en openingen vindt plaats in nader overleg met gemeente. De parkeerplaatsen worden in grasbetonsteen uitgevoerd, om op deze manier het groene karakter te benadrukken. De planopzet biedt mogelijkheden om boomstructuur aan te brengen, als afscheiding tussen nieuwbouw en bestaande woningen/tuinen. Er komt onderbeplanting met bodembedekkers van maximaal 70cm hoog. Hierbij worden gerichte keuzes gemaakt zodat er in de seizoenen voldoende variatie is en het onderhoudsarm is. Aansluitende gebieden worden zodanig afgeschermd dat privacy geborgd wordt. Er komen nieuwe zuilbomen, zodat deze compact blijven en zuilvormig de lucht in gaan. De uiteindelijke hoogte van deze bomen is tot ca. 15 meter. Bij de keuze van de bomen wordt rekening gehouden met variëteit. Hierbij is de kleur en volume tijdens de verschillende seizoenen belangrijk om een levendig geheel te houden.

De openbare delen van het inrichtingsplan worden getoetst door de BING.

Geluidhinder

Er is geluidhinder vanuit het spoor en de nieuwe tram (Uithoflijn). Er is voorlopig geluidonderzoek gedaan, hoewel de invloed van de tram hier nog aan moet worden toegevoegd. Voorlopige conclusie is dat het geluidniveau boven de voorkeurswaarde ligt, maar onder maximale ontheffingswaarde. De gemeente kan hogere grenswaarden verlenen wanneer voldaan wordt aan de vereisten van de [Geluidnota Utrecht](#). Dit betekent in het bijzonder dat elke woning een geluidluwe zijde moet hebben. Gezien het te verwachten hoge geluidniveau van de Uithoflijn (frequentie tot 16x per uur, per richting) en het hoge geluidniveau van het spoor verdient het aanbeveling de woningen met de tuin en zoveel mogelijk verblijfsruimten op de rustige kant te oriënteren, of anderszins af te schermen voor geluid.

De drie woningen aan de zuidzijde van het plan krijgen een dove gevel aan de zijde richting het spoor. Dit betekent dat aan de geluidluwe zijde richting het noorden de draaiende delen in de gevel te openen zijn. Het woongebouw kent 2 lagen met een setback laag. Het stedenbouwkundige volume is zo gekozen dat het gebouw een geluidbufferende werking heeft richting de Kovelarstraat. Anderzijds is het volume zo ontworpen dat de privacy richting bestaande bewoners is gewaarborgd.

Externe veiligheid

Uit externe veiligheid onderzoek blijkt dat er zich in de omgeving geen risicobedrijven en buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen bevinden die van invloed zijn op de planlocatie. Alleen de spoorlijn Utrecht – Lunetten is van invloed. Uit het onderzoek blijkt dat de hoogte van de risico's laag is en voldoet aan wettelijke normen, en geen belemmeringen vormt voor de realisatie van het plan. Wel moet rekening worden gehouden met extra maatregelen om de gevolgen van een eventueel ongeval met gevaarlijke stoffen te beperken. Die maatregelen zullen mogelijk door de Veiligheidsregio Utrecht worden geadviseerd en zullen gaan over afsluitbare ventilatiesystemen, kleine glasoppervlakken aan de spoorzijde van gebouwen en goede vluchtwegen.

Bodem

Bij herontwikkeling moet getoetst worden of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Er zijn op de locatie geen verdachte bedrijfsactiviteiten bekend, geen ondergrondse brandstof tanks aanwezig en geen gedempte sloten. Voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning zal nog aanvullend bodemonderzoek moeten worden verricht.

Energie

Utrecht wil in 2030 klimaatneutraal zijn, en verwacht van alle partijen in de stad dat ze daar een bijdrage aan leveren. 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. Daarom wordt nieuwbouw in Utrecht niet meer op het aardgasnet aangesloten en verwachten we dat de woningen worden toegerust met lagetemperatuurverwarming. Het rapport van Buro SRO Duurzaamheid Kavelaarsstraat Utrecht d.d. 21 november 2018 (bijlage 3), vormt uitgangspunt voor de verdere planuitwerking met betrekking tot de duurzaamheidsambities.

Centraal bij dit nieuwbouw initiatief staat dat wordt gestreefd naar een hoge doch realistische duurzaamheid met als doel de ontwikkeling van woningen in een hoogwaardige kwaliteit en 't creëren van een leefomgeving waarin het goed en gezond vertoeven is. Het plan sluit volgens SRO aan bij het beleid van de gemeente Utrecht.

Het betreft een binnenstedelijk project (inbreiding) met een duurzame opzet. Het biedt faciliteiten voor veiligheid (verkeer/hulpdiensten) en de fiets. Het biedt veel onbebouwde ruimte, paden en groen zodat er ruimte ontstaat voor kwalitatief verblijf, ontmoeten, spelen, bewegen en groenbeleving.

Ter plaatse worden zeven duurzame en energiezuinige woningen gerealiseerd voor gezinnen die hun wooncarrière willen voortzetten in de Kavelaarsstraat. Aangesloten wordt bij de meest recente eisen tav materiaalgebruik en isolatie. Uitgangspunt voor de woningen is BENG conform huidige eis. Te bereiken door o.a. gasloos bouwen, besparende installaties en een hoogrenderend ventilatiesysteem, het optimaal isoleren en beter luchtdicht bouwen. Verder wordt ingezet op de toepassing van lage-temperatuur verwarming in de woningen, toekomstbestendige energievoorziening zoals PV-panelen, zonnecollectoren, zonneboilers, warmte/koude opslag en het toepassen van hernieuwbare energiebronnen. Doelstelling is een EPC-norm van 0,4 of beter (in overeenstemming met bouwbesluit) en een GPR-score van minimaal 7,75 (boven wettelijke norm). Hemelwaterafvoer zal gescheiden plaatsvinden van afvalwater. Verder zal zoveel mogelijk een half-open verharding in het plangebied toegepast worden. In verband met het geluid van de Uithoflijn worden de nieuwbouwwoningen uitgevoerd met voorzieningen aan de gevels (geluidsluw). Verder worden de woningen zodanig gesitueerd dat deze ook als geluidsbuffer werken voor de bestaande woningen in de Kavelaarsstraat.

De gemeente biedt financieringsmogelijkheden vanuit het Energiefonds Utrecht:

<http://www.energiefondsutrecht.nl/>, en biedt korting op de leges voor de omgevingsvergunning bij energieneutrale woningen (50% korting) en Nul-op-de Meter woningen (100% korting).

Circulaire economie en duurzaam materiaalgebruik

De gemeente en regio Utrecht hebben zich aangesloten bij de Green Deal Cirkelstad, waarin we samen met veertig partners gaan bouwen aan circulaire en inclusieve steden. In tegenstelling tot in een lineaire economie waarin de grondstoffen op aarde uitgeput raken, gaat de circulaire economie uit van optimaal en hoogwaardig hergebruik van materialen – van afval naar grondstof. De initiatiefnemer wordt daarom gevraagd circulaire principes toe te passen, zoals het hoogwaardig toepassen van hergebruikte materialen en modulair bouwen. Informatie en voorbeelden: www.utrecht.nl/circulair, www.cirkelstad.nl en <http://www.betonketen.nl/nieuws/52>.

Water en klimaatbestendigheid

De initiatiefnemer heeft een watertoets uitgevoerd. Hierin wordt, in overeenstemming met het beleid van gemeente en waterschap, de volgende conclusie getrokken:

In de toekomstige situatie zal het schone hemelwater (hemelwaterafvoer; HWA) niet direct op het vuilwater (droogweerafvoer; DWA) worden aangesloten maar separaat binnen het plangebied worden verwerkt conform de uitgangspunten van de waterbeheerder. Dit betekent dat hemelwater op een duurzame wijze wordt verwerkt. Vanwege het ruimtegebruik, de bodemopbouw en de hoge grondwaterstanden zijn de mogelijkheden voor het bergen van hemelwater beperkt, een mogelijkheid is het bergen in de wegfundering. Het bergingssysteem zal in de verdere planvorming worden uitgewerkt.

Toetsing/borging duurzame gezonde verstedelijking

De initiatiefnemer wordt naast bovenstaande onderzoeken gevraagd de kwaliteit op het gebied van energie, materialen, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde aan te tonen met het instrument GPR Gebouw, BREEAM of gelijkwaardig. De ambitie wordt gesteld op een score van minimaal GPR = 7,75. Deze ambitie zal beargumenteerd worden vanuit het VO architectuur dat daar uitspraken over doet. Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal hierop getoetst worden.

Wonen

De wijk Oost heeft gemiddeld relatief weinig sociale huurwoningen (18%). De concept Woonvisie 2019 geeft voor de wijk Oost aan dat gestreefd moet worden naar toevoeging van woningen in het betaalbare segment (sociale en middeldure woningen), waarbij rekening gehouden moet worden met de opbouw van de woningvoorraad op buurniveau, zodat waar nodig maatwerk geleverd kan worden om te komen tot gemengde buurten. De Kovelaastraat ligt in de buurt Lodewijk Napoleonplantsoen e.o. Deze buurt is afwijkend ten opzichte van het wijkgemiddelde wat betreft aandeel corporatiebezit (totaal 58%, bron: CBS, peildatum 1 januari 2018). Het exacte percentage sociale huur is niet bekend, maar vanwege het hoge corporatiebezit is het aannemelijk dat het aandeel sociale huur in deze buurt relatief hoog is.

De woningvoorraad in deze buurt met 503 woningen bestaat daarnaast voornamelijk uit meergezinswoningen (66%), dit is een hoger percentage dan in de wijk Oost (60%) en stedelijk (56%). Er wonen relatief veel mensen tussen de 25 en 45 jaar. De gemiddelde woningwaarde is 219.000 euro (t.o.v. 262.000 stedelijk en 367.000 in Oost, bron: CBS, peildatum 1 januari 2017).

Alhoewel bij de start van het initiatief, opgestart in mei 2017, de kaders van het huidige coalitieakkoord en de conceptvisie woonvisie 2019 nog waren opgesteld, draagt dit kleinschalige woningbouwplan met zeven koopwoningen wel bij aan de huidige ambitie om te komen tot meer differentiatie in woningtypologie. Er komen 4 twee-onder-een-kapwoningen van 115 m2 gbo en een blokje met 3 woningen van 125 m2 gbo. Met deze woningen kan worden voorzien in de wens van enkele omwonenden om door te stromen naar nieuwe woningen in de wijk.

Corporatiebezit in de omgeving van de Kovelaaarstraat

Het plangebied ligt op basis van de Nota Stallen en Parkeren in gebied B1. In dit gebied geldt betaald parkeren. Het plan moet voldoen aan de auto- en fietsparkeernormen voor dit gebied zoals deze staan vermeld in de bijlage van de nota stallen en parkeren . Het parkeren wordt op eigen terrein worden opgelost. Bewoners krijgen dan geen parkeervergunning voor de openbare ruimte.

De parkeernorm voor de woningen in dit gebied is 1,2 – 1,4 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat 8 tot 10 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Het plan voldoet hieraan.

De overige 10 parkeerplaatsen zijn gezamenlijk eigendom van de leden van de vereniging van eigenaren (VvE) van de nieuwbouwwoningen.

Er komen twee parkeerplaatsen voor de bezoekers van de nieuwbouwwoningen. Verder wordt er één parkeerplaats voor een deelauto gerealiseerd welke eigendom wordt van de Vereniging van Eigenaren.

Om meer ruimte te creëren in de Kovelaastraat komen vier parkeerplaatsen aan de oneven zijde voor de huisnummers 37 t/m 47 te vervallen. Deze parkeerplaatsen dienen financieel te worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. De compensatie bedraagt €4.610,00 per parkeerplaats (prijsspeil 2017) en zal worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

Voor de vier parkeerplaatsen die vervallen, worden zeven parkeerplaatsen aangelegd in het plangebied. Deze parkeerplaatsen worden individueel verhuurd aan de bewoners van de zeven adressen waar te op te heffen parkeerplaatsen voor liggen (Kovelaastraat 35 t/m 47). Hiervan maakt ook een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken deel uit. Het huurtarief voor de parkeerplaatsen gaat gelijk op met het tarief voor een eerste bewonersparkeervergunning in het omliggende parkeerrayon.

De bewoners van de betreffende adressen dienen hun eerste parkeervergunning voor de openbare ruimte op te zeggen.

Deze constructie wordt vastgelegd in de statuten van de VvE en in de huurovereenkomsten voor de parkeerplaatsen (zie bijlage 4). Tevens wordt dit in de anterieure overeenkomst als verplichting opgenomen. Aangezien er geen openbare parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen en de meeste parkeerplaatsen een vaste gebruiker hebben, wordt het risico op extra verkeersbewegingen in de straat door zoekverkeer zoveel mogelijk voorkomen. Alleen de twee parkeerplaatsen voor bezoekers van de nieuwbouwwoningen hebben geen vaste gebruikers. Het geheel wordt op straat zo ingericht dat het gebruik duidelijk is.

Bereikbaarheid

De Kovelaastraat is een smalle doodlopende straat waar grotendeels aan beide zijden wordt geparkeerd. Op enkele plekken staan fietsstallingen in de straat. De Kovelaastraat heeft een gemiddelde breedte van 8,10 meter inclusief het trottoir en 6,10 meter exclusief het trottoir. Het verkeer dat de Kovelaastraat bezoekt, verlaat de Kovelaastraat nu doorgaans achteruitrijdend. Deze situatie is in het licht van verkeersveiligheid ongewenst.

Met het bouwplan Kovelaastraat wordt zowel de verkeers- als parkeersituatie van de Kovelaastraat verbeterd. Aan de oneven zijde verdwijnen vanaf nummer 37 de bestaande parkeervakken zodat een ruime keerlus gerealiseerd kan worden en de rijweg al daar een minimale breedte van 4,5 krijgt. Er wordt een keerlus voor de automobilisten gerealiseerd door de initiatiefnemer. Rekening wordt gehouden met een goede maatvoering van deze voorziening en de rijbaan zodat automobilisten en hulpdiensten (brandweer) voldoende ruimte hebben om te manoeuvreren.

De keerlus wordt verbonden aan de Kovelaastraat en zal openbaar gebied worden. De keerlus en de weg worden gerealiseerd conform specificaties van de gemeente Utrecht. De initiatiefnemer zal afspraken maken met de gemeente over de eigendomsoverdracht van het nieuwe weggedeelte aan de gemeente, incl. de ondergrond. Ook worden er afspraken vastgelegd over de overige publiek toegankelijke ruimte, parkeerruimte en groenruimte binnen het plangebied, die eigendom worden van de Vereniging van Eigenaren.

De huidige straat is aangemerkt als een verkeersluwe straat. Met de uitbreiding van de 7 nieuwe woningen neemt het aantal verkeersbewegingen toe. Hierbij moet gedacht worden aan $7 \text{ (woningen)} \times 5 \text{ (verkeersbewegingen)} = 35$ autobewegingen per dag extra t.o.v. de huidige situatie. Ook met deze verkeerstoename blijft het een verkeersluwe straat.

Brandweer

Onderdeel van onderhavig bouwinitiatief is het realiseren van een keerlus in de Kovelaarstraat. De Kovelaarstraat is een smalle doodlopende straat met veelal tweezijdig parkeren en een enkele rijbaan. De Brandweer Veiligheidsregio Utrecht reageert positief op het realiseren van een keerlus ten behoeve van de nieuwbouw en de bestaande woningen. De bereikbaarheid van de Kovelaarstraat is op dit moment ondermaats.

De Brandweer stelt hierbij de volgende eisen:

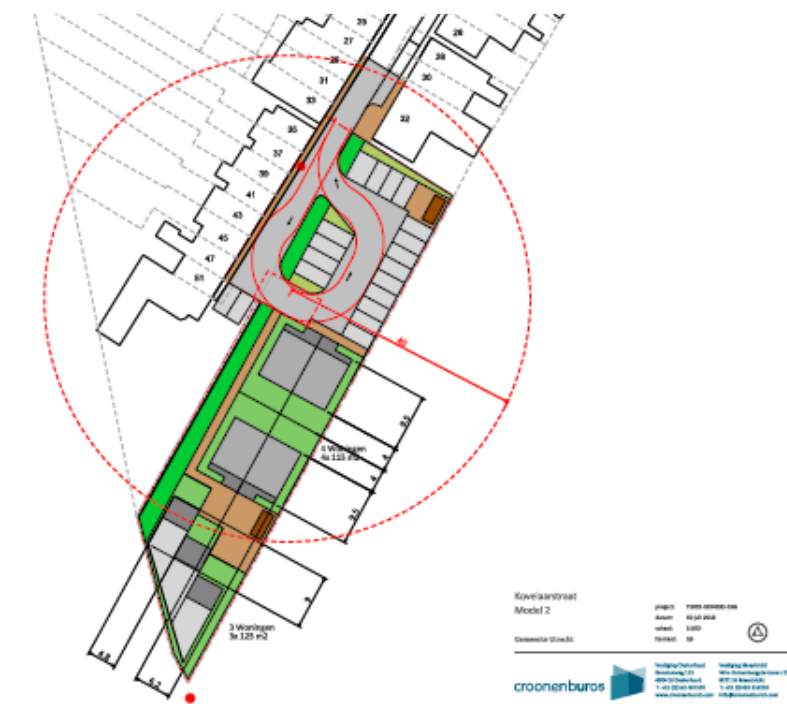
1. straatbreedte minimaal 4,5 meter;
2. keerlus heeft de voor de brandweer vereiste bochtstralen;
3. maximale afstand stopplaats brandweer tot voorzijde woningen bedraagt 40 meter en manoeuvreerruimte (4 meter breed en 10 meter lang).

Ad. 1

Ter hoogte van de woningen nummers 35–47 verdwijnen met het bouwplan de parkeerplaatsen aan oneven zijde t.b.v. van een ruimere rijbaan (minimaal 4,5 meter) en een ruime keerlus. Verder wordt bij de woning nr. 32 het bestaande voetpad aanzienlijk versmald. Zie plattegrond hierna.

Ad. 2

Er is rekening gehouden met de vereiste bochtstralen en afmetingen voor de brandweer. Verder is er de benodigde ruimte voor een opstelplaats voor de brandweerauto.



Ad. 3

De afstand waar de brandweer kan stoppen tot aan de voorkant van de meest zuidelijk gesitueerde nieuwbouw woningen bedraagt meer dan 40 meter. Derhalve wordt door initiatiefnemer een Droge Blusleiding (DBL) aangelegd. Richtlijnen DBL :

- uitvoering conform NEN1594;
- VVE wordt verantwoordelijk voor jaarlijkse test en onderhoud DBL;
- Posities: bluswater -> 20 meter -> opstelplaats brandweervoertuig -> 15 meter -> toevoerpunt DBL.

Bouwverkeer

Het bouwtraject voor de nieuwbouw vraagt gelet op de ligging om goede afstemming met de gemeente en omwonenden. De bouwlogistiek moet goed geregeld worden om zoveel mogelijk bouwoverlast te voorkomen. Afhankelijk van de keuze voor traditioneel of prefab (modulaire) woningbouw zal het transport georganiseerd worden.

Slimme bouwlogistiek, een goede afstemming tussen aannemers en transporteurs en verder een frequente en duidelijke communicatie met de omgeving gedurende de ruwbouw is in beide scenario's het uitgangspunt.

Alle bouwwerkzaamheden en opslag vinden volledig plaats op eigen terrein. Zowel bij traditionele als modulaire bouw.

Met de bewoners zal gedurende de bouw wekelijks gecommuniceerd worden over het aantal transporten per dag en het tijdstip daarvan. Bij een gepland zwaar transport worden de bewoners van de Kovelstraat gevraagd slechts aan een zijde of niet in de straat te parkeren.

De werkwijze rondom het bouwverkeer wordt vastgelegd in een BLVC-plan, (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) dat moet worden ingediend bij de aanvraag omgevingsvergunning.

De initiatiefnemer pleit voor het inzetten van de Oosterspoorzone (ingericht als calamiteitenroute en geschikt voor zwaar verkeer) voor de logistieke stromen tijdens de nieuwbouw. Deze brede zone direct achter de bouwplaats is goed toegankelijk voor alle (zwaar) transport. Verder levert het veel minder overlast voor de bewoners van de smalle Kovelstraat. Het betreft alleen transport bewegingen. Alle bouwactiviteiten en opslag zullen op de bouwplaats plaatsvinden.

De bewoners van de oude Houtensepad zullen daarentegen na jarenlange bouwoverlast van de bouwactiviteiten aan de oosterspoorbaanzone/uthoflijn tijdelijk opnieuw met bouwverkeer van beperkte omvang te maken krijgen.

Het bouwtraject voor de nieuwbouw woningen vraagt daarom om een goede afstemming met de gemeente en omwonenden.

5. Participatie/draagvlak

Initiatiefnemer heeft een participatietraject doorlopen met de bewoners van de Kovelstraat en de gemeente Utrecht. Er zijn naast individuele gesprekken in totaal vier brede bijeenkomsten geweest met bewoners. Om draagvlak te creëren is zoveel mogelijk rekening gehouden met belangen, wensen, ideeën en zorgen van bewoners.

Bij de participatiebijeenkomsten waren niet alle bewoners aanwezig. Op de 1^e brede bijeenkomst was de straat goed vertegenwoordigd en bij de bijeenkomsten daarna was de opkomst minder.

De input die is opgehaald bij de 1^e bijeenkomst geeft een goed beeld wat bewoners belangrijke kernwaarden vinden voor het gebied. Tevens zijn bruikbare ideeën voor de planinvulling geïnventariseerd. In de verdere uitwerking is met deze punten rekening gehouden. In de bijeenkomsten en de stappen die daarna volgden zijn de plannen verder aangepast n.a.v. wensen van bewoners. Het oorspronkelijke plan met negen woningen verdeeld over drie blokken is teruggebracht naar zeven kleinere woningen met veel groene kwaliteit. De oriëntatie van de woningen houdt rekening met privacy van de huidige bewoners, met doorkijk – zichtlijnen naar de Kovelswade en er is ruimte voor een gemeenschappelijke speel-/ontmoetingsplek voor de buurt.

Een overzicht van de participatiebijeenkomsten met de resultaten en het verloop van de aanpassing van het planopzet zijn in de bijlage 5 te lezen.



Huidige parkeersituatie

Kanttekening

Tijdens de laatste participatiebijeenkomst heeft een aantal bewoners hun bezorgdheid uitgesproken over de verkeersveiligheid in de Kovelstraat. Zij zijn hiervoor ook op het spreekuur van de wijkwethouder geweest en hebben zelf mogelijke oplossingen aangedragen.

Bewoners geven aan dat door het krappe profiel van de Kovelstraat, naast auto's en fietsers, ook voetgangers gebruik maken van de rijbaan. Hierdoor, en door het parkeren aan beide kanten van de straat, het relatief hard rijden van auto's en de slechte bereikbaarheid voor hulpdiensten, ontstaan in hun ogen onoverzichtelijke en verkeersonveilige situaties.

Ze vragen of de straat kan worden heringericht om deze veiliger te maken. Het opgeven van parkeerplaatsen in de straat is bespreekbaar volgens de bewoners. Er wordt toegegeven dat bewoners zelf de smalle voetpaden moeilijk toegankelijk hebben gemaakt door plaatsing van obstakels zoals meubilair, vuilcontainers ed.

Vanuit de gemeente is eerder naar de Kovelstraat gekeken. Er zijn geen berichten ontvangen over ongevallen maar het kan dat niet alles bij gemeente of de politie wordt gemeld. Omdat het een korte doodlopende straat betreft is er eerder geen noodzaak gezien om maatregelen te nemen. In de planvorming voor de nieuwbouw wordt voorzien in een keerlus, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt. De Kovelstraat is en blijft ook na realisatie van het voorgenomen nieuwbouwplan een verkeersluwe straat.

Aangezien er vanuit verkeersveiligheid geen aanleiding is om de straat herin te richten en er geen directe negatieve verkeerskundige effecten zullen voortvloeien uit het nieuwbouwproject, lijkt een bewonersinitiatief het aangewezen instrument voor herinrichting van de straat. Hierbij moet er naast draagvlak ook budget zijn om parkeren op te offeren en de straat opnieuw in te richten, omdat maatregelen voor verkeersveiligheid normaal slechts getroffen worden in situatie met meer verkeer (ca. 3.000 verkeersbewegingen per etmaal).

Deel II. Proces

d. Te doorlopen proces

Het betreft hier een kleinschalige ontwikkeling. Voorafgaand aan de vaststelling van het intentiedocument is er een participatietraject met omwonenden doorlopen.

Dit heeft geleid tot een planopzet dat in voldoende mate onderbouwd is en rekening houdt met de gemeentelijke ambities. Dit intentiedocument biedt in die zin een goede aanzet voor de goede ruimtelijke onderbouwing die nodig is voor het projectbesluit of nieuw bestemmingsplan.

Als type planproces wordt daarom UPP0 voorgesteld.

Na vaststelling van het intentiedocument en de benodigde overeenstemming op de anterieure overeenkomst, kan de planologische procedure worden opgestart.

Het initiatief past niet binnen het bestemmingsplan. Om dit initiatief mogelijk te maken zal de procedure voor een projectbesluit worden doorlopen. In deze procedure zit een ter visie legging van het conceptbesluit gedurende 6 weken. In die periode kunnen belanghebbenden een zienswijze indienen tegen het plan.

e. Afspraken rondom rolverdeling, samenwerking en participatie

De gemeente heeft in dit project een kaderstellende rol. Het voorgestelde initiatief is strijdig met het bestemmingsplan. De gemeente dient daarom de kaders vast te stellen waaronder medewerking wordt verleend aan de woonbestemming. De wijziging kan via een projectbesluit of nieuw bestemmingsplan verlopen, waaraan een uitgebreide voorbereidingsprocedure vooraf gaat met als voorwaarde een goede ruimtelijke ordening.

f. Planning

Na vaststelling van het intentiedocument door het college in november 2019, en na goedkeuring van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte, kan de omgevingsvergunning worden aangevraagd en de procedure voor het projectbesluit worden doorlopen. Deze procedure duurt gemiddeld zes maanden.

Deel III. Financiële afspraken

g. Voorschot Plankosten

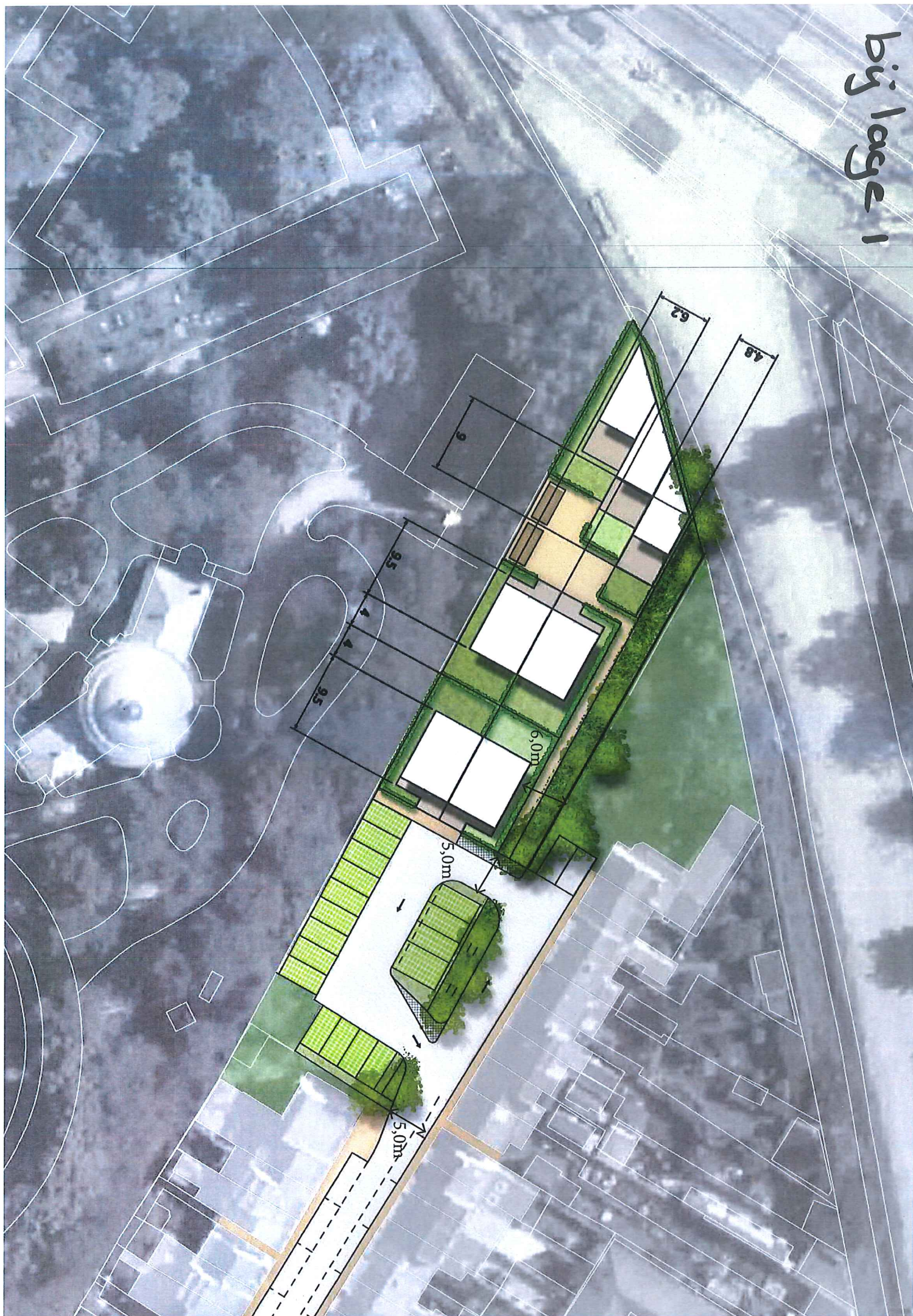
Met de initiatiefnemer is reeds afgesproken dat alle gemeentelijke plankosten worden verhaald op de initiatiefnemer. Met de ontwikkelaar wordt tevens een anterieure overeenkomst afgesloten. Hierin wordt het verhaal van alle gemeentelijke plan- en ontwikkelingskosten vanaf initiatieffase tot en met oplevering vastgelegd, alsmede alle overige afspraken met betrekking tot de grondregeling en planschade. Het intentiedocument wordt ter besluitvorming aan het college aangeboden, nadat de initiatiefnemer heeft ingestemd met de afspraken uit de anterieure overeenkomst.

h. Erfpacht / Economische meerwaarde / Leges/ Diversen

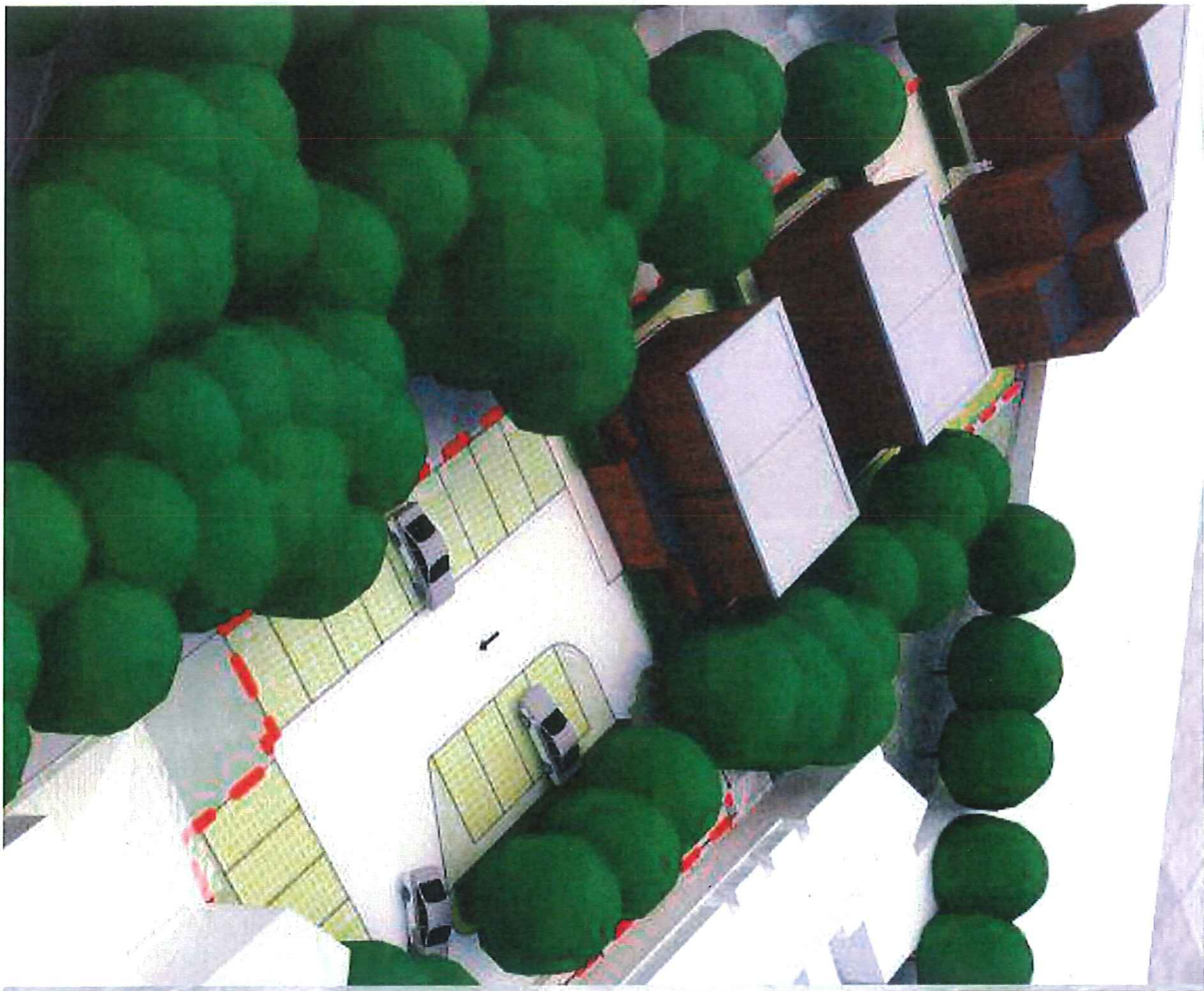
Aangezien het perceel in volle eigendom is, zijn erfpacht en economische meerwaarde niet van toepassing.

De kosten die zijn gemoeid met het verlenen van de omgevingsvergunning en het projectbesluit worden op de reguliere wijze middels leges verrekend.

bijlage 1



STEDENBOUW



STEDENBOUW

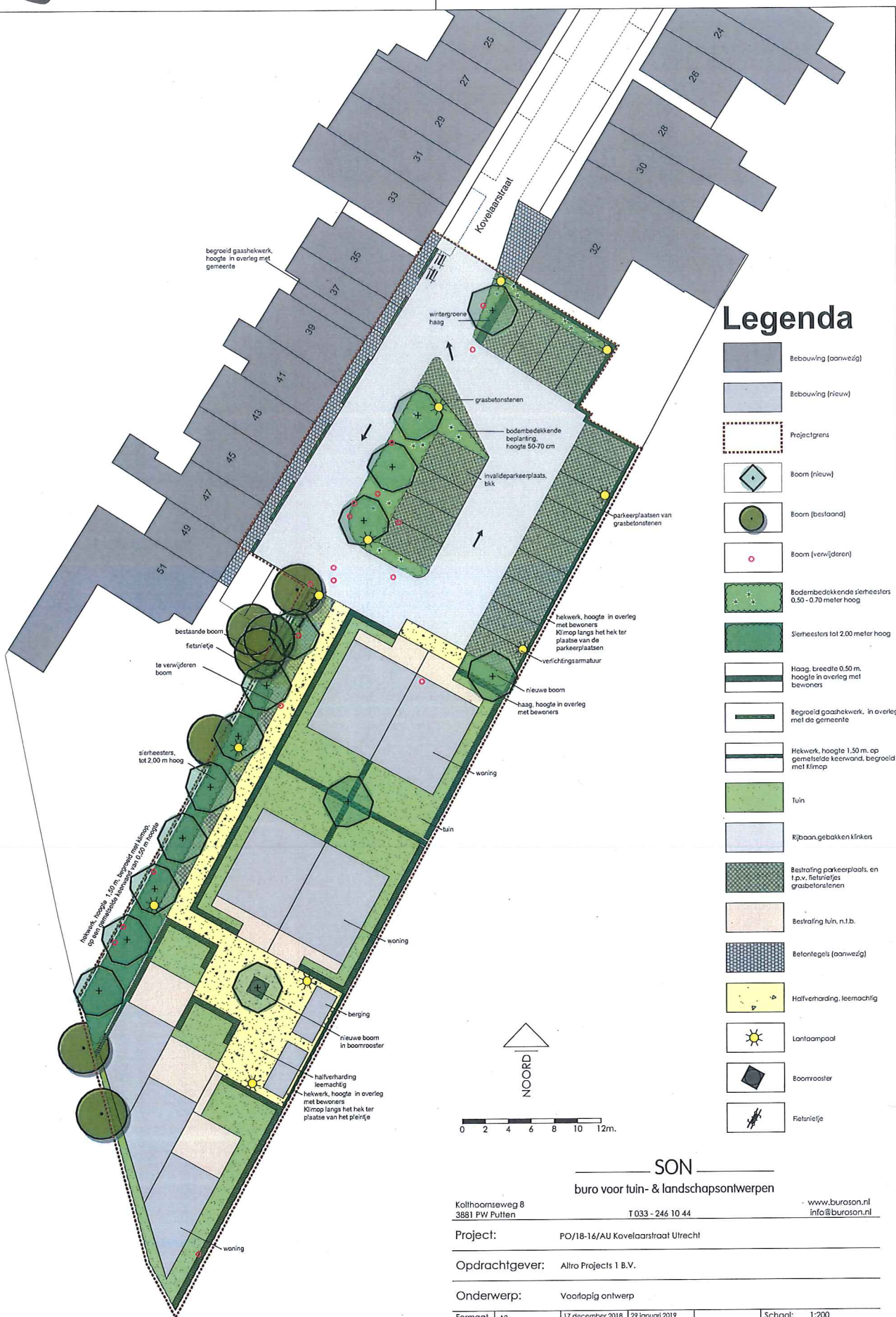
Referentie woningen 3 lagen



Setbacklaag

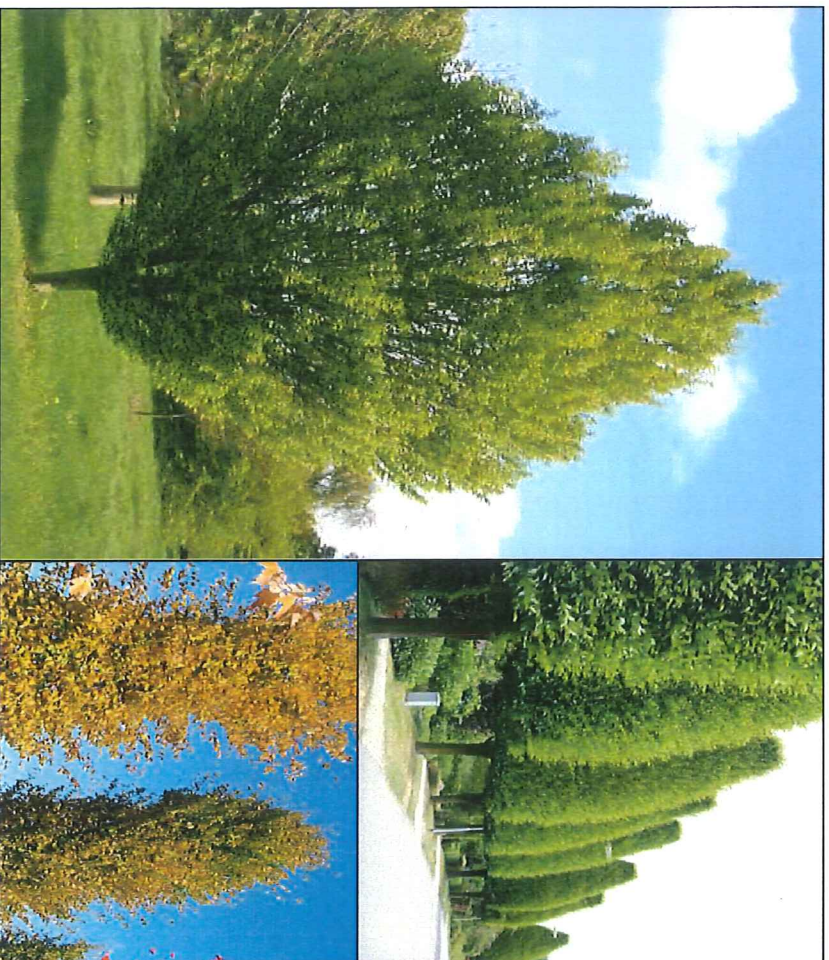


bijlage 2

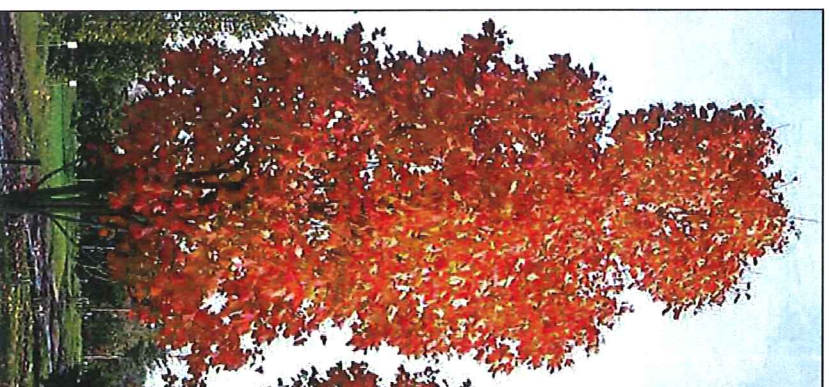


Project: Kovelarsstraat Utrecht
Opdrachtgever: Altro Projects 1 B.V.
Onderwerp: Materialen- en beplantingsvoorstel
Behorende bij: Voorlopig ontwerp 29 januari 2019
Datum: 29 januari 2019
Pagina: 1 van 5

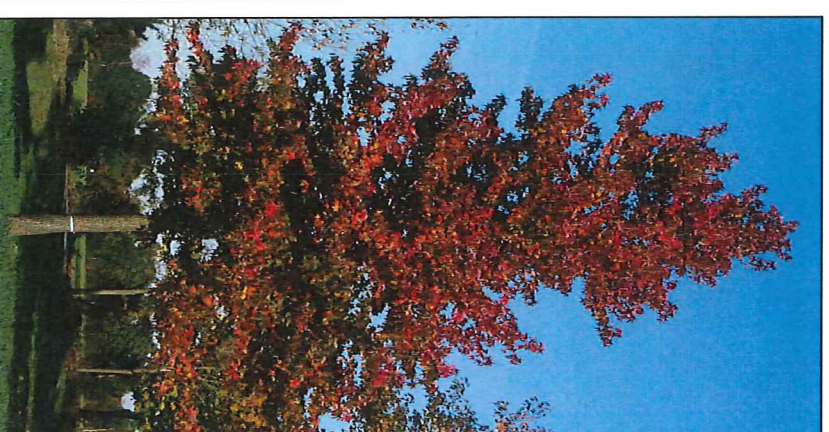
BEPLANTINGEN - BOMEN



Carpinus betulus 'Fastigiata', Zulkvormige Haagbeuk



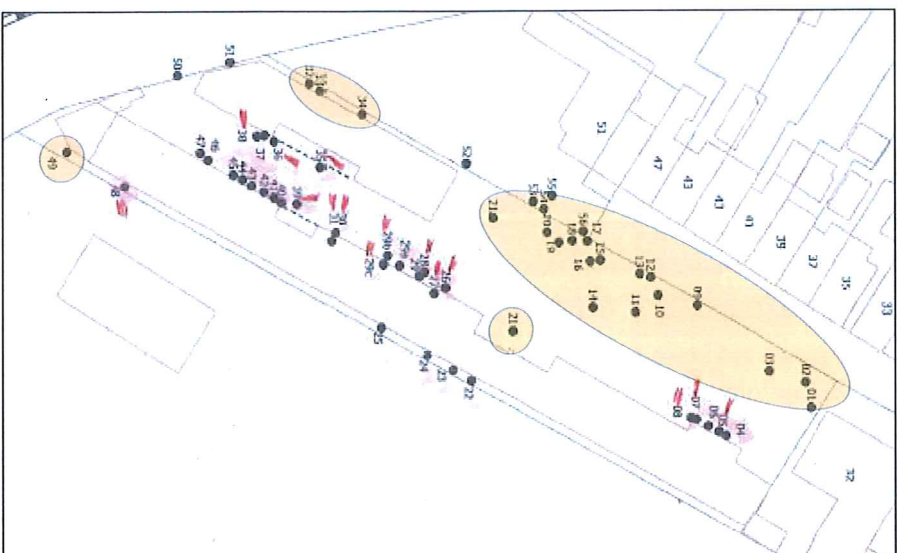
Acer rubrum 'Scanlon', Rode Esdoorn



ALTERNATIEF: *Liquidambar styraciflua*, Amberboom

Project: Kovelarstraat Utrecht
Opdrachtgever: Altro Projects 1 B.V.
Onderwerp: Materialen- en beplantingsvoorstel
Behorende bij: Voorlopig ontwerp 29 januari 2019
Datum: 29 januari 2019
Pagina: 2 van 5

EXTRA TE VERWIJDEREN BOMEN



Extra te verwijderen bomen ten behoeve van de nieuwe inrichting.

Boom nummer 1, 2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21 (2x), 32, 33, 34, 49

Niet kapvergunningplichtig: boom nummer 1, 12, 15, 18, 19, 34.

Wel kapvergunningplichtig: boom nummer 2, 3, 10, 11, 13, 14, 16, 20, 21 (2x), 32, 33, 49

- Boom nummer 3, 14 en 16 staan in de toekomstige rijbaan..
- Boom nummer 11 staat ter plaatse van nieuwe parkeerplaatsen.
- Boom nummer 9 en 13 staan op de rand van de rijbaan en het plantvak en kunnen daardoor niet blijven staan.
- Boom nummer 21 staat in de grasbetonstadien naast het voetpad.
- De andere boom nummer 21 staat op de plek van een woning.
- Boom nummer 2, 10 en 20 staan in een nieuwe groenstrook. Deze bomen worden vervangen door een nieuwe groenstructuur van bomen en onderbeplanting.
- Nummer 49 staat nog geen 2 meter uit de gevel van de nieuwe woningen. Om die reden kan deze niet blijven staan.
- De bomen met nummer 32 en 33 staan op de plek waar een keermuur moet komen om het hoogteverschil op te vangen met de buurtuin.

Extra te verwijderen bomen ten behoeve van de nieuwe inrichting.

Project: Kovelacstraat Utrecht
Opdrachtgever: Altro Projects 1 B.V.
Onderwerp: Materieden- en beplantingsvoorstel
Behorende bij: Voorlopig ontwerp 29 januari 2019
Datum: 29 januari 2019
Pagina: 3 van 5

BEPLANTINGEN - BODEMBEDEKENDE BEPLANTING HOOGTE TOT 50 -70 CM - HAGEN



Toelichting bij foto's:
Lage bodembedekkers:
1. Vinca minor, Maagdenpalm
2. Viburnum davidii, Sneeuwbal
3. Rosa 'Stad Rome', Roos
4. Hydrangea quercifolia 'Snowqueen', Eikenbladhortensia -

Bloei kleur blauw februari-mei, wintergroen
Bloei kleur wit april-juni, wintergroen
Bloei kleur roze in juni-oktober, niet wintergroen
Hogere heester, in de Vinca
Bloei kleur wit juli-september, niet wintergroen

Hagen, keuze uit taxus of beuk:
5. Taxus sylvatica, Beuk
6. Taxus baccata, Taxus
7. Gaashekwerk met Hedera helix 'Woerner'-Klimop

Bloei kleur n.v.t., niet wintergroen
Bloei kleur n.v.t., wintergroen
Bloei kleur n.v.t., wintergroen

Project: Kovelacstraat Utrecht
Opdrachtgever: Altro Projects 1 B.V.
Onderwerp: Materieel- en beplantingsvoorstel
Behorende bij: Voorlopig ontwerp 29 januari 2019
Datum: 29 januari 2019
Pagina: 4 van 5

BEPLANTINGEN - BODEMBEDEKENDE BEPLANTING HOOGTE TOT 200 CM



- toelichting bij foto's:
1. Viburnum carlesii 'Aurora', Sneeuwbal
 2. Ornithoglossum bulbosum, Schijnhulst
 3. Aronia arbutifolia 'brilliant', Appelbes
 4. Weigela 'Red Prince', Weigela
 5. Viburnum opulus 'Compactum', Gelderse roos

- Bloei kleur: roze april-mei, blauwe bessen, niet wintergroen
- Bloei kleur: wit in april-mei, wintergroen
- Bloei kleur: wit april-juni, rode herfstkleur, rode bessen
- Bloei kleur: rood april/juni, naboei in september-oktober
- bloei: wit mei-juni, rode herfstkleur, rode bessen

- Bodembedekkers:
6. Euonymus fortunei 'Dart's Blanche', Kardinaalsmuts
 7. Convolvulus majalis, Leliefje van Dalen

- bloei: n.v.t., wintergroen
- bloei: wit april-mei, niet wintergroen

Project: Kovelarsstraat Utrecht
Opdrachtgever: Altro Projects 1 B.V.
Onderwerp: Materialen- en beplantingsvoorstel
Behorende bij: Voorlopig ontwerp 29 januari 2019
Datum: 29 januari 2019
Pagina: 5 van 5

MATERIALEN - VERHARDING



- Toelichting bij foto's:
1. Rijbaan: gebakken klinkers, rood gemaleerd, dikmaat, vergelijkbaar met huidige bestrating.
 2. Voetpaden: hakverharding met leem, bijvoorbeeld Achterhoeks Padvast
 3. Parkeerplaatsen: grasbetonstenen met een vlakke bovenkant.
 - 4/5. Boomrooster

Datum : 21 november 2018
Onderwerp : Duurzaamheid Kovelaaarstraat Utrecht
Projectnummer : 89.36.05

Duurzaamheid Kovelaaarstraat Utrecht

De gemeente Utrecht hecht bij de planvorming en de ontwikkeling van bouwprojecten veel waarde aan het thema duurzaamheid. Om de duurzaamheidsambities van het project Kovelaaarstraat helder in beeld te brengen is in eerste instantie het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeente in beeld gebracht in hoofdstuk 1. Vervolgens is in hoofdstuk 2 uiteengezet welke eisen de gemeente stelt om tot een duurzame planontwikkeling te komen. Het voorgenomen project aan de Kovelaaarstraat is hier tenslotte aan getoetst en er is in beeld gebracht welke maatregelen de ontwikkeling zal realiseren.

1. Beleidskader duurzaamheid

1.1 Rijksbeleid

1.1.1 Klimaatakkoord van Parijs 2015

Tijdens de klimaatconferentie in Parijs in 2015 is een nieuw klimaatakkoord gepresenteerd. In het akkoord is vastgelegd dat de gemiddelde mondiale temperatuurstijging behoorlijk onder 2°C moet blijven, met inspanningen om de stijging verder te beperken tot 1,5°C. Daarnaast is er in het akkoord opgenomen dat er snel een eind moet komen aan het gebruik van fossiele brandstoffen, aangezien dit een belangrijke oorzaak is van de overmatige CO₂-uitstoot.

In 2020 treedt dit Klimaatakkoord in werking, zodra meer dan 55 landen met meer dan 55% van de mondiale uitstoot het akkoord hebben geratificeerd, die gezamenlijk meer dan 55% van de broeikasgassen uitstoten. Aan het akkoord deden 195 landen mee, inclusief de VS en China. Op 1 juni 2017 kondigde president Trump aan dat de VS zich zou terugtrekken uit het Akkoord. Formeel kan die terugtrekking niet eerder ingaan dan op 4 november 2020.

Armere landen zullen voor aanpassingen aan klimaatverandering en het voorkomen van emissies kunnen putten uit een fonds dat door rijkere landen wordt gevuld. Hoewel niet bindend, gaat het in de jaren 2020-2025 om een fonds van 100 miljard dollar per jaar. Alle 195 (194 wanneer de VS zich terug trekt) landen zullen eens per vijf jaar hun doelstellingen afmeten aan de wetenschappelijke kennis over klimaatverandering van dat moment en zo nodig verhogen. In dit kader hebben vooraanstaande klimaatwetenschappers van het VN-Klimaatpanel IPCC in een rapport van begin oktober 2018 aangegeven dat de opwarming van de aarde zelfs beperkt moet blijven tot 1,5 graad om het risico op droogte, overstromingen, extreme hitte en andere ernstige gevolgen voor honderden miljoenen mensen te beperken.

1.1.2 Klimaatakkoord Nederland 2018

Op 10 juli 2018 tekenden 7 politieke partijen in Nederland een nationaal klimaatakkoord. Het Klimaatakkoord is een initiatief van het kabinet en bouwt voort op het Energieakkoord (zie hierna). Het is daarnaast een uitwerking van het Klimaatakkoord van Parijs. Doelstelling is in 2030 broeikasgassen met 49% te hebben verminderd en in 2050 met 95%. Bedrijven en organisaties in de sector Gebouwde omgeving willen de uitstoot van het broeikasgas CO₂ verminderen door huizen en gebouwen aan te passen: 3,4 miljard kilogram minder in 2030. En in 2050 willen we bijna helemaal geen CO₂ meer uitstoten. Om de klimaatdoelen te halen moeten bijna alle gebouwen in Nederland aangepakt worden. Dat betekent ongeveer 50.000 bestaande woningen per jaar verduurzamen in 2021, en ruim voor 2030 al in een ritme van 200.000 per jaar zitten. 7 miljoen huizen en 1 miljoen



gebouwen moeten aangepast worden tot goed geïsoleerde woningen en gebouwen die we met duurzame warmte verwarmen en waarin we schone elektriciteit gebruiken of zelf opwekken.

1.1.3 Energieakkoord 2013

Op 6 september 2013 sloten ruim veertig partijen, waaronder de overheid, samen een Energieakkoord voor duurzame groei. De komende jaren gaan zij fors investeren in energiebesparing en hernieuwbare energieopwekking. Het Energieakkoord is daarom niet alleen goed voor het milieu, maar ook voor de Nederlandse economie: het levert tienduizenden nieuwe banen op, verbetert het concurrentievermogen van de industrie en vergroot de export.

Het Energieakkoord vormt de basis voor een robuust, toekomstbestendig en breed gedragen energie- en klimaatbeleid. Het biedt een langetermijnperspectief met afspraken voor de korte- en middellange termijn. Deze doelen zijn:

- een besparing van energieverbruik met gemiddeld 1,5%;
- 100 petajoule energiebesparing per 2020;
- een toename van het aandeel duurzame energie naar 14% van het totale jaarverbruik in Nederland in 2020 met een doorgroei naar 16% in 2023;
- het creëren van ten minste 15.000 voltijdsbanen binnen de duurzame energiesector.

Om deze doelen te behalen zijn er verschillende pijlers uitgewerkt. Deze pijlers zijn:

1. Een besparing van het finale energieverbruik met 1,5 procent per jaar in de combinatie van bebouwde omgeving, de industrie, de agrarische sector en het overige bedrijfsleven.
2. Opschalen van hernieuwbare energieopwekking. In combinatie met energiebesparing moet in 2020 14 procent van alle energie op een duurzame manier worden opgewekt, oplopend naar 16 procent in 2023.
3. Decentrale opwekking van hernieuwbare energie door burgers met steun, waar nodig, van gemeenten, provincies en rijksoverheid.
4. Het Energietransportnetwerk moet klaar zijn voor een duurzame toekomst.
5. Een goed functionerend Europees systeem voor emissiehandel.
6. Afbouw capaciteit oude kolencentrales. Per 1 januari 2016 zullen drie centrales uit de jaren '80 gesloten zijn, de resterende twee volgen per 1 juli 2017.
7. Een verlaging van de CO₂-uitstoot in mobiliteit en transport van 17 procent ten opzichte van 1990 in 2030, oplopend naar een reductie van 60 procent in 2050.
8. Het verzilveren van werkgelegenheidskansen. Ingezet wordt op ten minste 15.000 extra arbeidsplaatsen in de periode 2014 tot en met 2020 in de bouw en de installatiesector en op termijn in de duurzame energiebranche.
9. Energie-innovatie en -export. Het streven is dat Nederland in 2030 in de top 10 staat in de mondiale CleanTech Ranking.
10. Een omvangrijk financieringsprogramma voor de enorme investeringen die nodig zijn voor de transitie die is vastgelegd in het akkoord.

1.1.4 Bouwbesluit

Het Bouwbesluit stelt eisen aan energiezuinigheid van nieuwe woningen en utiliteitsgebouwen. De maat voor energiezuinigheid heet Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). Per 1 januari 2015 is de EPC-eis aan de energieprestatie van gebouwen aangescherpt en aangepast in het Bouwbesluit. De aanpassing betekent een aanscherping van de eis van 20% tot 50%. Voor woningen geldt een EPC-eis van 0,4.

1.1.5 MilieuPrestatie Gebouwen (MPG)

De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is een belangrijke maatstaf voor de duurzaamheid van een gebouw en is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Het gaat hierbij om

nieuwbouwwoningen en nieuwe kantoorgebouwen die groter zijn dan 100 m². Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik.

De impact van de gebruikte materialen wordt in kaart gebracht aan de hand van de productiewijze van de gebruikte bouwmaterialen, het transport, de levensduur van de materialen en de manier van afdanken. Vervolgens worden alle materialen bij elkaar opgeteld. Het resultaat van een dergelijke analyse wordt uitgedrukt in de zogenaamde 'schaduwkosten' van het materiaal. Hoe lager de schaduwkosten, hoe duurzamer het gekozen materiaaltype. Per 1 januari 2018 geldt een maximale totale schaduwprijs van 1,0€ / m² bvo.

1.1.6 Nederland in 2050 vrij van aardgas

Op 7 december 2016 is de energieagenda gepubliceerd door minister Kamp. De agenda schetst het beleid na 2023 dat moet leiden tot een vrijwel CO₂-neutrale economie in Nederland in 2050. De agenda beschrijft de overgang naar een gasloze maatschappij. Verwarming van huizen en kantoren zal worden overgenomen door duurzame energiebronnen en koken zal in de toekomst uitsluitend nog elektrisch gebeuren.

1.1.7 Extra hypotheekruimte voor energiezuinige woningen

De Tijdelijke Regeling Hypothecair Krediet maakt het mogelijk om extra hypotheekruimte te krijgen voor duurzaamheid. Huiseigenaren die energiebesparende maatregelen willen meefinancieren kunnen hiervoor meer hypotheekruimte krijgen. Voor energie neutrale woningen of nul-op-meter woningen is deze extra ruimte vanaf 1 januari 2017 tot € 25.000. Dit gaat buiten de normale inkomenstoets om. Er zijn wel voorwaarden, waaronder een bruto minimum jaarinkomen van € 33.000,- en een maximum totaal hypotheekbedrag van 106 % van de marktwaarde van de woning ná het nemen van de maatregelen.

Uit andere nieuwbouwprojecten blijkt dat er niet alleen goede technische mogelijkheden zijn om energie neutrale woningen te realiseren, maar ook dat de stijging van de hypotheeklasten overeen kan komen met de daling van de energielasten. De totale kosten (hypotheek + energiekosten) stijgen niet.

1.2 Provinciaal beleid

De provincie streeft bij gebiedsontwikkelingen naar zelfvoorzienendheid voor energie. Bij uitleglocaties en transformatieopgaven wordt de voorwaarde opgenomen dat gemeenten en initiatiefnemers in ruimtelijke plannen dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en de inzet van duurzame energie, waarbij onder meer de toepassing van restwarmte, warmte- en koudeopslag, aardwarmte, zonne-energie en biomassa aan de orde komt.

Provincie Utrecht heeft de ambitie om in 2040 het grondgebied van de provincie Utrecht klimaatneutraal georganiseerd te hebben. Het gaat hierbij niet alleen om CO₂ -reductie, maar ook om het onafhankelijk zijn van beperkt beschikbare fossiele brandstoffen. De opgaven voor klimaatneutraliteit zijn:

1. het energiegebruik sterk verminderen door besparingen en innovaties;
2. de energie die we nog nodig hebben duurzaam opwekken;
3. energie- of warmtevragende en energie- of warmteleverende functies bij elkaar brengen.

1.3 Gemeentelijk beleid Utrecht

1.3.1 Nota Bouwen aan een gezonde toekomst (2015-2018)

De nota Bouwen aan een gezonde toekomst is een uitnodiging aan de stad om bij te dragen aan gezonder leven en gezonder wonen in een duurzame en gezonde stad. Aan Utrecht als een stad waar inwoners veerkrachtig zijn, waar we graag met elkaar wonen, werken en leven en waar iedereen de moeite waard is. De aanpak bevat drie hoofdlijnen: gezonde stad, gezonde wijk, gezonde start. Bij deze inhoudelijke hoofdlijnen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd: we benaderen gezondheid breed en positief, we zetten in op het voorkomen van problemen en bevorderen van 'gewoon leven', we zetten ons in om gezondheidsachterstanden te verkleinen, we willen dat iedereen een menswaardig bestaan kan leiden, we versterken de volksgezondheidsmonitor.

Binnen de hoofdlijn Gezonde stad wordt onder andere gewerkt aan gezonde ruimtelijke ontwikkeling, gezonde economische ontwikkeling, gezonde leefstijl en gezond duurzaam lokaal voedsel.

Gezondheid en de ruimtelijke ontwikkeling

Het aantal inwoners van Utrecht neemt snel toe. Deze groei ziet de gemeente als kans om de kwaliteit van het leven in onze stad, die over het algemeen goed is, verder te verbeteren door in te zetten op een gezonde en duurzame stedelijke ontwikkeling.

Utrecht investeert al jaren in fietsvoorzieningen, duurzame energieopwekking en groene ruimte. Zo wordt de gezonde keuze aantrekkelijk gemaakt. Men wil binnenstedelijk bouwen, zodat Utrecht een compacte stad blijft waar je met de fiets alle bestemmingen kunt bereiken en de landschappen en recreatiegebieden rond de stad toegankelijk blijven. Alle kansen in de openbare ruimte voor bewegen, spelen, ontmoeten en groenbeleving worden benut en zorgen voor een scheiding tussen speelgebieden en verkeer.

Bij bouwprojecten worden de initiatiefnemers gestimuleerd om creatieve oplossingen te bedenken die bijdragen aan zoveel mogelijk positieve effecten voor de gezondheid van de Utrechters. Daarbij wordt getoetst op een aantal elementen die van belang zijn voor een gezonde (toekomstige) leefomgeving: duurzaam omgaan met energie, voorbereiden op klimaatverandering, bodem-, water- en luchtkwaliteit en vermindering van geluidsoverlast. Zo draagt het creëren van voldoende stilteplekken in de stad bij aan een gezonde omgeving. Daarnaast wordt creatief gezocht naar oplossingen die bijdragen aan een betere luchtkwaliteit. Naast aandacht voor de fiets, draagt aandacht voor de voetganger bij aan schone mobiliteit, aan ontmoetingen in de openbare ruimte en aan gezonde beweging. Een duurzame en gezonde stedelijke ontwikkeling vraagt een integrale en brede benadering met ruimte voor bestuurlijke keuzen. Ruimtelijke belangen en gezondheidsbelangen kunnen uiteenlopen en verschillende consequenties hebben; dit vraagt per situatie een transparante toelichting zodat er een zorgvuldige bestuurlijke afweging kan plaatsvinden.

1.3.2 Kadernota Duurzaam Bouwen

Duurzaamheid en klimaat zijn beiden één van de stedelijke ambities. Dit houdt niets meer en minder in dan zorgen dat gebiedsontwikkeling conform het concept van de drie P's (people, planet en profit) tot stand komt. Dat gaat verder dan groen en energiezuinige woningen. De woningen die nu gebouwd worden staan er voor 100 jaar en langer. Het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Utrecht is vastgelegd in de Kadernota Duurzaam bouwen en het Milieubeleidsplan. Centraal in het duurzaam bouwen beleid van de gemeente wordt van de initiatiefnemer gevraagd een visiedocument aan te leveren met daarin verwoord wat de visie is van de bouwinitiatiefnemer op de

toekomstbestendigheid van de planontwikkeling en de bouwwerken. Deze visie wordt vertaald naar concrete maatregelen en oplossingen in het ontwerp. Navolgend hoofdstuk voorziet hierin.

2. Duurzaamheid project Kavelaarstraat

De gemeente Utrecht hecht veel waarde aan duurzaamheid en duurzaam bouwen. Duurzaamheid gaat over materiaal-, energie- en waterbesparing, gezondheid in relatie tot het binnenklimaat en flexibel ruimtegebruik in ruimte en tijd. Een duurzame leefomgeving is een leefomgeving waarin bewust wordt omgegaan met energie, klimaat, grondstoffen, ruimte en groen. Elk bouwinitiatief moet een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente Utrecht. Specifiek vraagt de gemeente naast het aspect energie aandacht voor klimaatadaptatie, milieubelasting vanwege materiaalgebruik (o.a. circulair bouwen), binnenmilieu/gezondheid, ruimtegebruik, diervriendelijk bouwen en gasloos bouwen.

Het beleid omtrent duurzaam bouwen in Utrecht is vastgelegd in de "Kadernota Duurzaam Bouwen" (zie paragraaf 1.3.2). Duurzaam bouwen staat synoniem voor kwalitatief hoogwaardig bouwen van woningen en werken aan een leefomgeving waarin het goed en gezond vertoeven is. In de Kadernota wordt een drie-stappen-strategie geformuleerd inzake de toepassing van technische middelen voor de oplossing van de milieuproblematiek. Dit houdt in dat het streven is naar een evenwicht tussen de 3 P's: People (sociale component), Planet (ecologie en milieu) en Profit (economie). Voor gebruikers levert duurzaamheid een hoog kwalitatieve leefomgeving door verhoging van comfort, veiligheid en gezondheid. Het is goed voor het milieu en levert tevens een kostenbesparing op. De mate van duurzaamheid is gemeten met DPL (Duurzaamheidsprofiel van een locatie). In navolgend schema is weergegeven waar de voorgenomen planontwikkeling aan getoetst is:



DPL(Duurzaamheidsprofiel van een locatie)

In het schema staan alle aspecten waaraan getoetst kan worden, verdeeld over People, Planet en Profit. Per aspect kan een rapportcijfer behaald worden van 1 tot en met 10, waarbij 10 het maximum is. De gemiddelde score is de duurzaamheidsprestatie in brede zin. Landelijk gezien blijkt een 8 het hoogst haalbare. Gezien de beperkte schaal van het project zijn niet alle aspecten uit het

spectrum van toepassing op het project. Deze aspecten zijn niet te toetsen en zijn hierom achterwege gelaten. Het doel bij de Kovelaaarstraat is om een hoge doch realistische duurzaamheid te behalen door benutting van de mogelijkheden op het gebied van o.a. energie, ruimtegebruik, kwaliteit en gezondheid. Wanneer het planmodel en het verkavelingsplan zijn vastgesteld kan het project aan de Kovelaaarstraat in verdere mate getoetst worden aan onderstaande aspecten en een definitieve keuze worden gemaakt op het gebied van duurzaamheid.

1. Ruimtegebruik

De bebouwingsdichtheid in het plangebied wordt bepaald door middel van de standaard berekeningsmethode Floor Space Index (FSI), waarin het totale vloeroppervlak bebouwd in de wijk wordt gedeeld door het grondoppervlak van de wijk (excl. open water). De intensiteit van het gebruik van de ruimte wordt afgezet tegen een referentie wijk (de referentiewijk zal nader worden bepaald in samenspraak met de gemeente Utrecht). Voor de berekening zal het vloeroppervlak van de woningen, de voorzieningen en de parkeerplaatsen worden opgeteld en gedeeld worden door het totale oppervlak van het plangebied. Het resultaat van deze som geeft een Floor Space Index, waar een DPL score aan gekoppeld is.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

Het plangebied is nu onbebouwd. Het is een reststrook in de wijk. In dit geval zegt de FSI van het plangebied niets over de duurzaamheid. Het feit dat sprake is van bebouwing van een inbreidingslocatie zorgt ervoor dat de FSI van de huidige wijk toeneemt en dat er sprake is van een optimale benutting van het stedelijk gebied.

2. Duurzaam bouwen (circulair bouwen)

De keuze voor materiaalgebruik heeft gevolgen voor de milieubelasting. Concreet betekent dit het voorkomen van onnodig gebruik, het gebruik van eindeloze bronnen en het verstandig gebruiken van eindige bronnen. Daarbij moet afval worden voorkomen, hergebruikt en verstandig worden verwerkt. Ten aanzien van de bouw van nieuwe gebouwen en bouwwerken moeten daarnaast in ieder geval maatregelen, zoals deze worden genoemd in het Bouwbesluit, worden gevolgd (zie paragraaf 1.1.4). Hiermee wordt aangesloten bij de meest recente eisen ten aanzien van materiaalgebruik en isolatie en wordt aangesloten bij de gemeentelijke duurzaamheidseisen. Daarnaast heeft de gemeente en de regio Utrecht zich aangesloten bij de Green Deal Cirkelstad, waarin zij samen met veertig partners gaan bouwen aan circulaire en inclusieve steden. In de methode DPL wordt gebruik gemaakt van het prestatie-instrument GPR Gebouw, waar een materiaalmodule in zit.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

Het plan betreft de bouw van nieuwe woningen. Hergebruik van materialen van de bestaande bebouwing of recycling ervan is daarom niet van toepassing. Ten aanzien van de bouw van de nieuwe woningen worden de maatregelen, zoals deze worden genoemd in het Bouwbesluit, gevolgd. Hiermee wordt aangesloten bij de meest recente eisen ten aanzien van materiaalgebruik en isolatie en wordt aangesloten bij de gemeentelijke duurzaamheidseisen. Bij de aanvraag Omgevingsvergunning zal het prestatie-instrument GPR Gebouw worden gehanteerd.

3. Afvalinzameling

Door gescheiden inzameling van afval en recycling kan een bijdrage geleverd worden aan de vermindering van de hoeveelheid restafval. Daarnaast biedt het scheiden van afval mogelijkheden voor het hergebruik van materialen.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

Het plan voor de Kovelaaarstraat betreft een kleinschalige inbreiding. In de wijk zijn reeds voorzieningen getroffen voor gescheiden afvalinzameling. De toekomstige bewoners zullen hiervan

gebruik gaan maken. In het bouwproces zal het afval eveneens gescheiden gaan worden zodat dit voor hergebruik beschikbaar komt.

4. Energie

Het beleid van de gemeente Utrecht is vastgelegd in het programma Utrechtse Energie en legt de nadruk op energiebesparing en toepassen van duurzame energie. Bij het realiseren van de nieuwe woningen zal energiebesparing worden verwezenlijkt door het toepassen van de Trias Energetica:

- Beperk het energieverbruik door verspilling tegen te gaan;
- Maak maximaal gebruik van energie uit duurzame bronnen, zoals bodem, wind-, water-, en zonne-energie;
- Maak zo efficiënt mogelijk gebruik van fossiele brandstoffen om in de resterende energiebehoefte te voorzien.

In het beleidsplan 'Utrecht creëert Nieuwe Energie' en in de "Visie op de warmtevoorziening in Utrecht" (2017), heeft de gemeente de ambitie vastgelegd om in 2030 CO₂-neutraal te zijn. Dit vereist een stevige inspanning van alle betrokken partijen. Voorwaarde voor het kunnen realiseren van de nodige maatregelen, is een optimale energie-infrastructuur op elk schaalniveau. Daarbij kan het over diverse technieken gaan die de behoefte aan fossiele energiebronnen beperken.

Een reële bijdrage aan de gemeentelijke energieambitie vereist een energieprestatie die verder gaat dan wettelijk vereist, zoals is vastgelegd in het Bouwbesluit. Voor woningen geldt sinds 2015 een Energie Prestatie Coëfficiënt van 0,4 op gebouw niveau. Deze is later verlaagd richting een coëfficiënt dicht bij de nul. Vanaf 2020 moeten alle nieuwe gebouwen voldoen aan de BENG-eisen, dit is rijksbeleid. BENG staat voor Bijna EnergieNeutrale Gebouwen. Daarnaast dient te worden voldaan aan de wettelijke norm en het werken met het instrument GPR Gebouw. GPR Gebouw geeft per thema een 'rapportcijfer' uiteenlopend van 7 (minimaal niveau) tot 10 (zeer goed) waarvoor geldt dat voor het thema energie voor woningbouw een GPR-score van 7 overeenkomt met het bouwbesluit. De DPL score voor dit aspect wordt gebaseerd op de EPC ambitie voor de nieuwe gebouwen.

Ambitie voor de Kovelarstraat

Uitgangspunt voor de woningen is BENG conform huidige eis. De ambitie voor nieuwbouwwoningen betreft een energiebehoefte van maximaal 25kWh/m².a (BENG 1) en CO₂-neutraal (motie 2017/61: Utrecht bouwt BENG). Om dit te bereiken worden de volgende energiemaatregelen toegepast:

- Het gasloos bouwen;
- Het toepassen van waterbesparende douchekop en toiletten, hoogrenderend ventilatiesysteem;
- Het optimaal isoleren en beter luchtdicht bouwen.

Daarnaast worden diverse energieambities onderzocht, zoals:

- Het toepassen van lage-temperatuurverwarming in de woningen;
- Het toepassen van toekomstbestendige energievoorzieningen zoals PV-panelen, zonnecollectoren, zonneboilers, warmte koude opslag;
- Het toepassen van hernieuwbare energiebronnen.

Om de doelstellingen van de Trias Energetica toetsbaar vast te leggen wordt vastgelegd dat voor de nieuwe woningen een EPC-norm van 0,4 of beter wordt gehaald. Dit is in overeenstemming met het bouwbesluit. Daarnaast zal er worden aangesloten op de GPR-score van minimaal 7,75 waarmee de ambitie voor de Kovelarstraat boven de wettelijke norm zal uitkomen. Verdere duurzaamheidsmaatregelen worden in het kader van de omgevingsvergunning onderzocht waarbij rekening zal worden gehouden met de BENG en de MPG (MilieuPrestatie Gebouwen). De financiële haalbaarheid speelt eveneens een rol in deze afweging.

5. Hemelwaterafvoer

Het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) is gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd. Een gescheiden rioolstelsel zorgt ervoor dat het regenwater niet wordt vermengd met vervuild afvalwater dat vervolgens gezuiverd moet worden. Gescheiden riolering wordt in Utrecht in ieder geval toegepast. Op welke wijze het regenwater wordt opgevangen en afgevoerd, bepaalt de DPL score.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. De initiatiefnemer heeft hiertoe een watertoets uitgevoerd. Hierin wordt, in overeenstemming met het beleid van gemeente en waterschap, de volgende conclusie getrokken: In de toekomstige situatie zal het schone hemelwater (hemelwaterafvoer; HWA) niet direct op het vuilwater (droogweerafvoer; DWA) worden aangesloten maar separaat binnen het plangebied worden verwerkt conform de uitgangspunten van de waterbeheerder. Dit betekent dat hemelwater op een duurzame wijze wordt verwerkt. Vanwege het ruimtegebruik, de bodemopbouw en de hoge grondwaterstanden zijn de mogelijkheden voor het bergen van hemelwater beperkt. Het bergen in de wegfundering zou een mogelijkheid kunnen vormen in het plangebied. Dit in combinatie met het aanleggen van parkeerplaatsen in een half-open verharding. Daarnaast is sprake van het toepassen van buffering door de aanleg van groen in de openbare ruimte en de aanleg van tuinen (zij het in beperkte mate). Dit zorgt voor een vertraagde afvoer van hemelwater. De vormgeving van het definitieve watersysteem zal in samenhang met de uitwerking van het stedenbouwkundig plan plaatsvinden.

6. Een gezonde leefomgeving en water en groen in de wijk

Een prettige woonomgeving, betekent ook een gezonde leefomgeving. Wat de gemeente Utrecht hier precies onder verstaat staat in de nota Bouwen aan een gezonde toekomst (zie paragraaf 1.3.1.). In deze nota staat ook wat de gemeente doet binnen het thema 'gezonde wijk'. Een gezonde leefomgeving in Utrecht kenmerkt zich concreet door:

- ruimte die uitnodigt tot bewegen, spelen en sporten
- aanwezigheid van groen en water
- ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en sociale contacten
- ruimte waar mensen zich prettig en veilig voelen
- goede luchtkwaliteit
- ruimte voor langzaam verkeer
- niet te veel geluid, plekken met stilte en rust

De aanwezigheid van voldoende groen draagt daarnaast bij aan een gezondere leefomgeving en bevordert de lichaamsbeweging. De aanwezigheid van water geeft ook koelte in hete tijden. De DPL maat voor groen en water is de oppervlakte groen en oppervlaktewater en het aantal speciale (water)biotopen in het verkavelingsplan.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

Buro Son heeft een groenplan opgesteld voor de ontwikkeling van het plangebied. In het groenplan is de samenhang, kwaliteit en de toekomstwaarde van de huidige groenstructuur in beeld gebracht. Daarnaast is de toekomstige visie gepresenteerd op de onbebouwde ruimte, de toegangen en paden, groenstroken en aanleg van de parkeerplaatsen. Het groenplan sluit aan op de herplantverplichtingen welke zijn opgelegd bij de kapvergunning voor de bestaande bomen in het

plangebied. Daarnaast is rekening gehouden met de wensen vanuit de bewoners waardoor een wenselijke en daarmee duurzame invulling wordt gegeven aan het groen in de wijk.

Nabij de ontwikkeling van de Kovelaaarstraat wordt op de Oosterspoorbaan een wandelroute gerealiseerd die de Oosterspoorbaan en begraafplaats met elkaar verbindt, als onderdeel van de grondstructuur. Daarmee worden de bewoners uitgenodigd om te bewegen, en een wandeling te maken. Daarnaast wordt gezorgd voor een groene inrichting van het plangebied door het toepassen groene daken of gevels, veel groen (bomen, struiken en groenverharding) en ruimte in het plangebied, en het treffen van maatregelen voor diervriendelijk bouwen. Daarmee ontstaat er een prettige woonomgeving waar het aangenaam is om te verblijven.

7. Bodem

Op grond van de Wet Bodembescherming (Wbb) moet aangetoond worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op mens en dier wanneer iemand voor een langere periode op een plek verblijft.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

Bij herontwikkeling moet getoetst worden of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Er zijn op de locatie geen verdachte bedrijfsactiviteiten bekend, geen ondergrondse brandstoftanks aanwezig en geen gedempte sloten. Na sloop van de opstallen zal nog aanvullend bodemonderzoek worden verricht.

8. Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is essentieel voor de gezondheid. Bouwprojecten mogen alleen uitgevoerd worden als de luchtkwaliteit boven de Europese norm blijft, en een eventueel negatief effect wordt gecompenseerd. Kort gezegd betekent dit dat de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied geschikt dient te zijn om er te kunnen wonen. Daarnaast mag de ontwikkeling van de woningen niet onevenredig bijdragen aan de vervuiling van de luchtkwaliteit. Een project draagt in 'Niet betekende mate' bij als het minder dan 3% bijdraagt aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m³). 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een toevoeging van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit, omdat een dergelijk project per definitie niet boven de 3%-norm komt.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

De ontwikkeling aan de Kovelaaarstraat betreft de ontwikkeling van 7 woningen. Derhalve is er een zeer beperkte toename in het aantal verkeersbewegingen waarmee het project niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

9. Geluid

De afwezigheid van geluidshinder van verkeer of bedrijven vormt een belangrijke kwaliteit voor de leefomgeving van bewoners. In de nota Bouwen aan een gezonde toekomst (zie paragraaf 1.3.1.). staat ook wat de gemeente doet binnen het thema 'gezonde wijk'. Een gezonde leefomgeving kenmerkt zich onder andere door niet te veel geluid, plekken met stilte en rust.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

De verwachting is dat de aanleg van de toekomstige Uithoflijn de maximale geluidsbelasting op de gevels in het plangebied zal overschrijden. Om er voor te zorgen dat er ter plaatse van de woningen sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat zullen maatregelen worden getroffen aan de woningen. De meest zuidelijke woningen, direct gelegen aan de Oosterspoorbaan, worden zodanig

gepositioneerd en krijgen een 3e verdieping om zodanig voor de overige woningen Kovelaaarstraat (bestaand en nieuw) als geluidsbufter te fungeren. Daarnaast zullen maatregelen zoals het oriënteren van de verblijfsruimtes van de woningen aan een geluidsluwe zijde, het plaatsen van een geluidswerende voorziening, het toepassen van een dove gevel en aanvullende geluidswerende voorzieningen worden onderzocht na vaststelling van het planmodel en verkavelingsplan.

10. Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving die ontstaan door opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij gaat het om risicovolle inrichtingen, transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. De wetgeving richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, zoals woningen.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

Uit onderzoek blijkt dat er zich in de omgeving geen risicobedrijven en buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen bevinden die van invloed zijn op de planlocatie. Alleen de spoorlijn Utrecht - Lunetten is van invloed. Uit het onderzoek blijkt dat de hoogte van de risico's laag is en voldoet aan wettelijke normen, en geen belemmeringen vormt voor de realisatie van het plan. Wel moet rekening worden gehouden met extra maatregelen om de gevolgen van een eventueel ongeval met gevaarlijke stoffen te beperken. Die maatregelen zullen mogelijk door de Veiligheidsregio Utrecht worden geadviseerd en zullen gaan over afsluitbare ventilatiesystemen, kleine glasoppervlakken aan de spoorzijde van gebouwen en goede vluchtwegen.

11. Verkeersveiligheid

Ook de verkeersveiligheid is een belangrijk aspect bij het ontwerpen van een wijk. De verkeersveiligheid kan in deze planfase in DPL worden bepaald door de weglengte, de indeling van het wegvak en de maximale snelheid in het gebied.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

De Kovelaaarstraat is een smalle doodlopende straat waar grotendeels aan beide zijden wordt geparkeerd. Er wordt een keerpunt voor de automobilisten gerealiseerd door de initiatiefnemer. Rekening wordt gehouden met een goede maatvoering van de keerlus en de rijbaan zodat de automobilisten en hulpdiensten (brandweer) voldoende ruimte hebben om te manoeuvreren. De keerlus wordt verbonden aan de Kovelaaarstraat en zal openbaar (verkeers)gebied worden. De keerlus en de weg worden gerealiseerd conform specificaties van de gemeente Utrecht. De maximale snelheid in de straat wordt 30 km per uur.

12. Bereikbaarheid OV en fiets

Goed openbaar vervoer en aantrekkelijke fietsvoorzieningen kunnen bewoners en bezoekers van de wijk stimuleren de auto vaker te laten staan, wat gunstig is voor de luchtkwaliteit, energieverbruik, klimaat en gezondheid. Voor de toekomstige bewoners in de wijk is een goede bereikbaarheid per OV ook een pre.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

De nieuwe woningen liggen op 1,2 km afstand van het nieuwe treinstation Vaartsche Rijn. Bij dit station is er tevens de mogelijkheid tot het huren van een OV fiets. Daarnaast is er op 550 m lopen een bushalte aanwezig aan de Rubenslaan. In de Kovelaaarstraat zelf zal een buitenstalling voor de fietsen worden gerealiseerd voor de toekomstige bewoners.

13. Flexibiliteit

De vraag naar een bepaald type functies en gebouwen (woningen, bedrijfsruimte, scholen) kan in de loop der tijd variëren. Een duurzame wijk kan hierop inspelen door dusdanig te bouwen dat de

functie van een gebouw aangepast kan worden. Daarnaast moet het bestemmingsplan verschillende functies toestaan. Hiermee kan voorkomen worden dat gebouwen voortijdig gesloopt moeten worden waarbij veel materiaal en energie verloren gaat. Flexibiliteit vergroot ook de economische duurzaamheid van een wijk. DPL meet de oppervlakte van een juridisch flexibele bestemming en het vloeroppervlak aan flexibele gebouwen.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

In het bestemmingsplan zal in eerste instantie worden voorzien in een bestemming 'Wonen'. Tijdens de bestemmingsplanfase zal het stedenbouwkundig plan zijn nadere planologische invulling krijgen in nauw overleg met de gemeente. De mate van flexibiliteit van het plan zal op dat moment zijn definitieve vorm krijgen.

14. Voorzieningen

Voor bewoners is het prettig en gemakkelijk om voorzieningen, zoals winkels, basisscholen of een huisarts, in de buurt te hebben. Dit kan bovendien het autoverkeer verminderen en de zelfstandigheid van ouderen en andere groepen bevorderen. Daarnaast kunnen sociale en culturele voorzieningen contacten bevorderen, aanzetten tot sporten en de levendigheid van de buurt vergroten. In DPL wordt beoordeeld hoeveel voorzieningen er in de wijk aanwezig zijn in relatie tot het te verwachten aantal bewoners, en hoe dit aantal is verdeeld over verschillende CBS categorieën (basisscholen, winkels voor dagelijkse boodschappen, gezondheidszorg, etc.).

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

In het plangebied van de Kovelaaarstraat worden geen voorzieningen gerealiseerd, hiervoor is de schaal van het project te klein. De wijk is echter gelegen op een korte afstand tot het centrum van Utrecht waarmee alle denkbare voorzieningen binnen een zeer korte reistijd zijn te bereiken. Dagelijkse voorzieningen, zoals een supermarkt, zijn tevens op loopafstand (700 m) aanwezig.

15. Participatie

Betrokkenheid van bewoners bij hun wijk bepaalt in hoge mate of ze er graag wonen. Een participatietraject in de planfase en bij het woningontwerp draagt bij aan een wijk en woningen die aantrekkelijk zijn voor bewoners.

Ambitie voor de Kovelaaarstraat

De initiatiefnemer heeft een uitgebreid participatietraject doorlopen met de bewoners van de Kovelaaarstraat in samenwerking met de gemeente Utrecht. Tijdens bijeenkomsten is in beeld gebracht welke wensen en ideeën de bewoners hebben ten aanzien van de ontwikkeling. Gezamenlijk met de gemeente zijn de specifieke wensen en ideeën van deze direct omwonenden verwerkt in een planmodel. Gemeenschappelijke wensen betroffen aspecten op het gebied van privacy, parkeren, toekomstige woonkwaliteit (groen en inrichting publieke ruimten) en veiligheid (verkeer).

3. Conclusie

Na vaststelling van het planmodel en verkavelingsplan wordt een definitieve keuze gemaakt voor welke duurzaamheidsmaatregelen er worden getroffen bij de ontwikkeling van de Kovelaaarstraat en hoe het plan voldoet aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente Utrecht. Centraal staat dat er wordt gestreefd naar een hoge doch financieel realistische mate van duurzaamheid met als doel de ontwikkeling van woningen van een hoogwaardige kwaliteit en het creëren van een leefomgeving waarin het goed en gezond vertoeven is.

Afspraken t.b.v. parkeren Kavelaarstraat

Uitgangspunten

- Realisatie van 17 parkeerplaatsen in het plangebied waarvan:
- 9 stuks voor de nieuwbouwwoningen incl. bezoekersparkeren (nor. 1,3 per woning);
- 7 stuks voor de direct aan het plangebied gelegen woningen nr. 35 t/m 47, waaronder 1 mindervalideparkeerplaats;
- 1 parkeerplaats voor een deelauto resp. huurauto.
- 4 Bestaande openbare parkeerplaatsen, gesitueerd voor de Kavelaarstraat nrs. 37 t/m 47 komen te vervallen t.b.v. voldoende ruimte rijbaan/keerlus en verder ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte.
- Gemeentelijke parkeernorm (gebied B1) is 1,2 – 1,4 parkeerplaats per nieuwe woning incl. bezoekersparkeren.
- Gemeentelijk tarief 2019 1e parkeervergunning bewoner zone B1 € 25,14 per kwartaal.
- Alle parkeren in het plangebied wordt uitgevoerd in groen (grasbetonsteen).
- Uitdrukkelijk verzoek bewoners Kavelaarstraat (participatie bijeenkomsten) nieuwe openbare parkeerplaatsen te beperken i.v.m. voorkomen zoekverkeer / toename verkeer.
- Parkeren plangebied ook voor toekomst regelen in statuten VVE en huurovereenkomsten met direct omwonenden.
- Draagvlak bewoners Kavelaarstraat over parkeeroplossing.

Uitvoering parkeren

1. De eigenaren van de 7 nieuwbouwwoningen hebben elk een privé parkeerplaats in eigendom. Deze parkeerplaatsen worden voorzien van een beugel dan wel een bord met de aanduiding 'privé parkeren Kavelaarstraat nr. ../ verbod parkeren onbevoegden'.
2. De leden van de vereniging van eigenaren (VVE), te weten alle eigenaren van de nieuwbouwwoningen, zijn gezamenlijk eigenaar van de overige 10 stuks parkeerplaatsen in het plangebied. o Hiervan zijn er 2 voor het bezoekersparkeren van de nieuwbouw woningen. Deze parkeerplaatsen worden voorzien van een beugel waarvan de VVE-leden een sleutel hebben;
3. De eigenaren van de 7 bestaande woningen direct aan het plangebied nrs. 35 t/m 47 krijgen het recht om één parkeerplaats te huren van de VVE. Waarvan thans één extra brede mindervalide plaats voor de eigenaar Kavelaarstraat nr. 39. Deze parkeerplaatsen worden voorzien van een bord met de aanduiding 'privé parkeren Kavelaarstraat nr. ../ verbod parkeren onbevoegden'.
4. De bewoners van Kavelaarstraat 35 t/m 47 leveren hun parkeervergunning voor de openbare ruimte in.
5. De VVE draagt zorg voor 1 deelauto dan wel een huurauto op 1 parkeerplaats in het plangebied. Afhankelijk van de toekomstige exploitant (commerciële verhuurder of de VVE) wordt het gebruik gereguleerd.

Statuten VvE hoofdlijnen parkeren direct omwonenden

- a. alle eigenaren van de nieuwbouw woningen en hun rechtsopvolgers zijn verplicht lid van de VVE gedurende het eigendom.
- b. de leden VVE zijn gezamenlijk eigenaar van 10 parkeerplaatsen in het plangebied.

- c. Op basis van de statuten VVE verplichten de leden van de VVE respectievelijk hun rechtsoptvolgers zich tot het verhuren van één VVE-parkeerplaats aan elk van de eigenaren van de woningen Kovelaarstraat nrs. 35 t/m 47. Deze verplichting in de statuten kan niet geschrapt worden.
- d. Indien een van de eigenaren Kovelaarstraat nrs. 35 t/m 47 geen gebruik wenst te maken van voornoemde parkeerplaats, vervalt de betreffende plek terug aan de VVE voor haar bezoekersparkeren. Andere parkeerders worden uitgesloten middels een duidelijke bebording op deze VVE-parkeerplaats. Indien de betreffende woningeigenaar of zijn rechtsoptvolger schriftelijk kenbaar maakt (weer) een parkeerplaats te willen huren dient de VVE binnen 6 weken na voornoemde schriftelijke melding de parkeerplaats beschikbaar te stellen voor verhuur aan de betreffende woningeigenaar.
- e. De huursom voor de parkeerplaatsen wordt jaarlijks afgestemd op het tarief gemeentelijk openbaar parkeren Zone B1 1e parkeervergunning bewoner.
- f. De VVE draagt zorg voor het beheer en onderhoud van de parkeerplaatsen in het plangebied;
- g. De statuten VVE betreffende het verhuren van parkeerplaatsen aan de eigenaren Kovelaarstraat nrs. 35 t/m 47 blijven middels een kettingbeding in de koopovereenkomst van de nieuwbouwwoningen ook voor toekomstige eigenaren (rechtsoptvolgers) van kracht.

Huurovereenkomst hoofdlijnen

- a. Huurovereenkomsten tussen VVE en eigenaren Kovelaarstraat nrs. 35 t/m 47.
- b. Voor elke van de genoemde woningen kan maximaal 1 parkeerplaats gehuurd worden in het plangebied bij de VVE.
- c. Gedurende de huurovereenkomst ziet huurder af van de mogelijkheid tot huur 1e bewoners parkeervergunning bij gemeente in zone B1. Huurder kan wel een 2e bewonersparkeervergunning aanvragen.
- d. Huurder zal de parkeerplaats niet geheel of gedeeltelijk afstaan in huur of gebruik. Onderhuur of doorverhuur van de parkeerplaats is niet toegestaan.
- e. Huurder zal de parkeerplaats gebruiken voor stalling van een personenauto, rijwielen of motorfiets. Niet voor de opslag van goederen of opstallen.
- f. De huur wordt aangegaan voor de duur van 5 jaar, ingaande op
- g. Beëindiging van de huurovereenkomst door opzegging door huurder vindt plaats tussentijds of tegen het einde van de lopende huurtermijn, e.e.a. met een opzegtermijn van 2 maanden.
- h. Als de onder f. genoemde periode verstrijkt zonder opzegging loopt de overeenkomst telkens voor 5 jaar door.
- i. Betalingsverplichting van huurder aan verhuurder: betaalperiode per kwartaal. De huurpenningen worden in eerste week van het nieuwe kwartaal door verhuurder automatisch geïncasseerd.
- j. Huurder is verplicht verhuurder in de gelegenheid te stellen om het periodiek (groen)onderhoud of nodig geachte reparaties aan het gehuurde uit te (doen) voeren. Verhuurder zal huurder hiervoor tijdig informeren.
- k. De parkeerplaatsen worden middels bordjes individueel aangeduid als privé parkeerplaats per adres (nrs. 35 t/m 47).
- l. De huurprijs wordt jaarlijks vastgesteld op het voor dat jaar geldende tarief gemeentelijk openbaar parkeren Zone B1 1e parkeervergunning bewoner.

- m. Huurder zal het gehuurde bij het einde van de huurovereenkomst aan verhuurder opleveren in de staat zoals bij aanvang van de huur.

Deelauto

De parkeerplaats voor een eventuele deelauto is eigendom van de VVE. Het verhuurbeleid m.b.t. de deelauto is thans nog onbekend. Indien de VVE een contract sluit met een bedrijf zoals Greenwheels, Snappcar of Mywheels is de auto verhuurbaar aan iedereen. Als de VVE zelf een deelauto aanschaft, zal zij zelf het gebruik nader bepalen.

Bijlage 5 bij intentiedocument Kovelaastraat: Samenvatting uitkomst stappen participatieproces Kovelaastraat

In mei 2017 heeft de ontwikkelaar een informatieavond georganiseerd om de bewoners te informeren over het initiatief voor een kleinschalige woningontwikkeling op locatie. Hierbij zijn onderstaande 4 modellen als mogelijke planinvulling en het idee voor de architectuur gepresenteerd.

Gezien de opmerkingen van bewoners over de situering en het aantal woningen is besloten om samen met de gemeente de plannen uit te werken met inbreng van bewoners.





In april 2018 is een eerste participatiebijeenkomst georganiseerd. Initiatiefnemer en gemeente hebben aangegeven met dit participatietraject te streven naar een passende woningontwikkeling op de locatie, gebruik makend van de inbreng van de huidige bewoners. De 1^e bijeenkomst bestond uit een stedenbouwkundige analyse en een workshop met de bewoners om de kernwaarden voor deze locatieontwikkeling te verzamelen en de eerste ideeën bij een maquette sessie in te vullen.

Stedenbouwkundig bureau CroonenBuro5 heeft de bijeenkomst verzorgd. De bijeenkomst werd bezocht door ca. 35-40 personen. Deze bijeenkomst had met name als doel het inventariseren en betrekken van reacties, wensen en ideeën van bewoners. Tijdens deze bijeenkomst zijn door de bewoners de volgende belangrijke kernwaarden genoemd:

- Harmonie
- Rust en Ruimte
- Veiligheid & Parkeren
 - In-/uitrijden, bereikbaarheid en parkeren
 - Deelauto/carpoolplek
 - Bouwverkeer
 - Ontmoetingsruimte en groene kwaliteit

Bij de maquette sessie zijn door de bewoners de volgende punten voor planinvulling ingebracht:

- Circuit (verkeerslust bv draaien)

- Spreiden parkeren
- Akoestiek (geluid spoor)
- Collectieve buitenruimte
- Deelauto

In mei 2018 is de tweede participatie bijeenkomst georganiseerd.

In de tweede bijeenkomst zijn de wensen ideeën en reacties van de bewoners uit de eerste participatie verwerkt tot 2 modellen met elk 7 i.p.v. 9 woningen.



Model A - Haaksparkeren



Model B – Schuinparkeren

Als punten van aandacht op de modellen A en B zijn door bewoners benoemd:

- Voorkeur variant B (parkeersituatie);
- Te introduceren verkeersdraaipunt zodanig faciliteren dat het geen extra verkeer aanmoedigt of verkeersonveiligheid;
- Maximeren parkeerplaatsen voor bewoners (nieuwbouw en bestaand) voorkeur parkeernorm 1:1 verder individuele plekken ter voorkoming zoekverkeer;
- Voorkeur reductie bouwvlakken;
- Mogelijkheid derde bouwlaag 3 woningen zuid/west zijde ivm akoestiek;
- 2-kap woningen kwartslag draaien t.b.v. ruimte en privacy;
- Hoogteverschillen in terrein meenemen in ontwerp;
- Fietsenrek voor bewoners;
- Graskeien t.p.v. parkeren in plangebied;
- Langsparkeren nr. 29 t/m 47 inpassen in plangebied;
- Privacy nr. 51 waarborgen;
- Groen haagje voor bestaande woningen;
- Boomstroken in plangebied zoals bestaande situatie (uitzicht woningen);
- Rekening houden met lichtinval bestaande woningen en groen.

In de verdere uitwerking is met deze voornoemde punten rekening gehouden.

Overleg met de direct omwonenden Kavelaarsstraat nr. 35 t/m 51

Na de 2^e participatie bijeenkomst zijn aanvullend gesprekken gevoerd met de vertegenwoordiger van de omwonenden van de direct aanpalende woningen.. Gezamenlijk met de gemeente is gekeken hoe de specifieke wensen en ideeën van deze direct omwonenden kunnen worden verwerkt in het plan . Het betrof aspecten op het gebied van privacy, parkeren, toekomstige woonkwaliteit (groen en inrichting publieke ruimten) en veiligheid (verkeer).

Dit alles heeft eind 2018 geresulteerd tot een gewijzigd planconcept met 3 bouwblokken in een kleinere bouwvolume en een groene bufferzone. De nieuwe verkavelingsopzet (zie tekening hierboven) zorgt daarnaast door de gewijzigde oriëntatie van de woningen voor meer privacy en er wordt een extra zichtlijn naar Kavelswademogelijk gemaakt.

Dit planconcept heeft het stedenbouwkundig bureau Croonenburo5 verder uitgewerkt . Tevens s een landschapsonwerp en groenplan opgesteld door Buro Son als toelichting op de toekomstige woonkwaliteit en groensfeer .

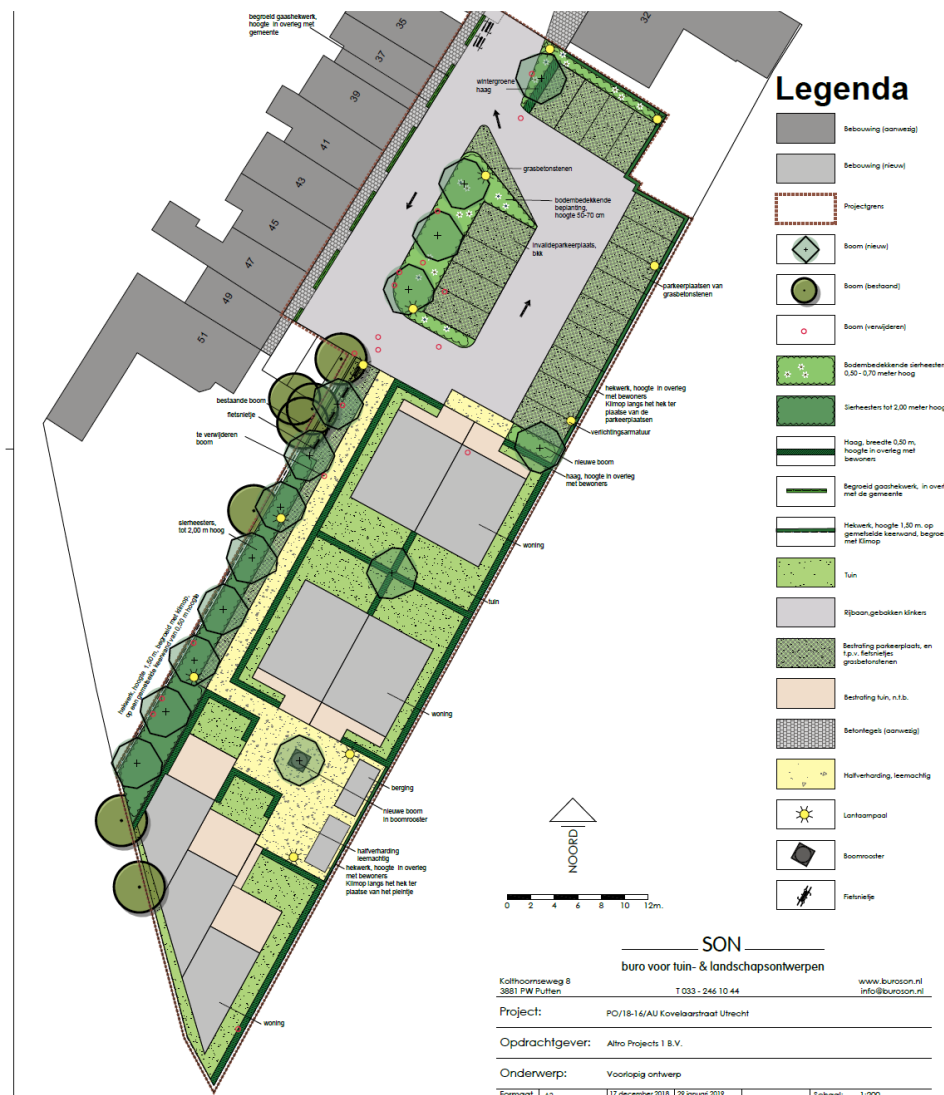
Op 30 januari 2019 heeft de finale terugkoppeling van de planopzet aan de bewoners Kavelaarsstraat plaatsgevonden. **Aanwezig waren 12 bewoner**s. Het stedenbouwkundig plan en het landschapsonwerp zijn gepresenteerd.

Uit de eerdere bijeenkomsten zijn drie belangrijke pijlers gekomen die toezien op de toekomstige woonkwaliteit:

- Inrichting publieke ruimte;
- Rust en ruimte;
- Veiligheid en parkeren.



Stedenbouwkundige planopzet



Groenplan en materialisering

Naar aanleiding van vragen van bewoners komt de voorgestelde fietsenstalling ter hoogte van huisnr. 35 te vervallen.

Enkele bewoners geven aan dat door het krappe profiel van de Kovelaastraat, naast auto's en fietsers, ook voetgangers gebruik maken van de rijbaan. Hierdoor, en door het parkeren aan beide kanten van de straat, het relatief hard rijden van auto's en de slechte bereikbaarheid voor hulpdiensten, ontstaan in hun ogen onoverzichtelijke en verkeersonveilige situaties.

Ze vragen of de straat kan worden heringericht om deze veiliger te maken. Het opgeven van parkeerplaatsen in de straat is voor de hele straat bespreekbaar volgens de bewoners. Er wordt toegegeven dat bewoners zelf de smalle voetpaden moeilijk toegankelijk hebben gemaakt door plaatsing van obstakels zoals meubilair, vuilcontainers ed.

Aangezien er geen directe negatieve verkeerskundige effecten zullen voortvloeien uit het nieuwbouwproject, is bewoners geadviseerd een bewonersinitiatief in te dienen ten behoeve van de verkeersveiligheid in de bestaande Kovelaastraat.