

Bestemmingsplan Hofstad IVb

Nota inspraak en vooroverleg

Datum: 13 mei 2020

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Hofstad IVb heeft van donderdag 8 maart tot en met woensdag 18 april 2018 ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie kenbaar te maken. Ook is het voorontwerpbestemmingsplan overeenkomstig artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangeboden aan diverse vooroverlegpartners. In deze nota van vooroverleg en inspraak worden de binnengekomen reacties samengevat en voorzien van een beantwoording.

1.2. Contact met omwonenden

Bij brief van 8 november 2018 zijn de indieners van een inspraak- of overlegreactie geïnformeerd over de voortgang van het bestemmingsplan Hofstad IVb. In deze brief is aangegeven dat de voorbereiding van het bestemmingsplan meer tijd vergt dan verwacht. De reden hiervoor is dat het uitvoeren van de benodigde onderzoeken en het uitwerken van het ontwerp voor de woningen en de omgeving meer tijd kosten dan vooraf voorzien. Met name heeft het realiseren van woningbouw op een rijksarcheologisch monument een zorgvuldige begeleiding en onderzoek gevergd. Met de Rijksdienst voor het Cultureel is frequent overlegd teneinde het archeologisch belang veilig te stellen. Dit heeft gevolgen gehad voor de planning. Het bestemmingsplan zal daardoor later worden vastgesteld.

Door de projectleider van de gemeente Houten is vanaf juli 2014 regelmatig contact gehouden met de bewonersgroep van de bestaande woonbuurt Hofstad. In par. 7.1 van de toelichting van dit bestemmingsplan wordt hierop ingegaan.

1.3. Vervolg van de bestemmingsplanprocedure en mogelijkheden voor reactie

Wij streven ernaar om het ontwerpbestemmingsplan terinzage te leggen op donderdag 21 mei 2020. Dit wordt bekendgemaakt in Groentje en Staatscourant. In deze bekendmaking kunt u lezen hoe het bestemmingsplan geraadpleegd kan worden en hoe er u uw mening kenbaar kunt maken. Het ontwerpbestemmingsplan kan worden geraadpleegd via www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarnaast wordt het bestemmingsplan geplaatst op de site van de gemeente Houten, en kan een papieren versie na afspraak worden ingezien. Een ieder kan gedurende zes weken vanaf de dag van tervisielegging een zienswijze kenbaar maken op het ontwerpbestemmingsplan. Deze zienswijzen worden ter beoordeling voorgelegd aan de raad, tegelijkertijd met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

1.4. Toelichting op het plan

Het plan voorziet in het realiseren van een nieuwe woonbuurt in Houten Zuid. Het plangebied ligt ten oosten van het spoor in het zuidelijk deel van Houten. Verwezen wordt naar figuur 1.1.



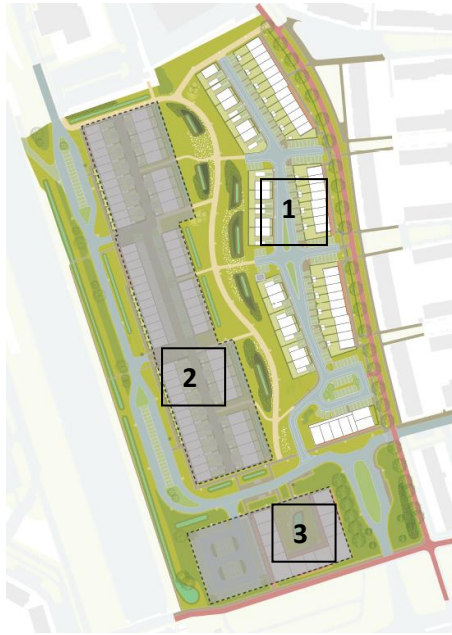
*Figuur 1.1
Topografische kaart met ligging plangebied*

Het bestemmingsplan voorziet in maximaal 220 woningen, verdeeld over deelgebieden 1, 2 en 3. Er worden zowel grondgebonden als gestapelde woningen gebouwd. In deelgebied 3 kunnen ook zorgwoningen worden gerealiseerd.

De te bouwen woningen in deelgebied 1 zijn “uitgekristalliseerd”. Daarom is voor deze woningen een gedetailleerde bestemmingsregeling opgenomen. Voor deelgebieden 2 en 3 is nog niet helemaal duidelijk hoeveel en welke woningen hier precies gebouwd zullen worden. Daarom is aan deze deelgebieden in figuur 1.3 een grijze vlek toegekend, alsmede een meer globale bestemming. Na 2018 is het stedenbouwkundig plan aangepast. Figuren 1.2 en 1.3 geven een impressie van het stedenbouwkundig plan (2018 en 2020), alsmede de ligging van de deelgebieden.



Figuur 1.2
Impressie van het stedenbouwkundig plan (2018)



Figuur 1.3
Impressie van het stedenbouwkundig plan (2020)

1.5 Binnengekomen reacties

Er zijn 16 reacties binnengekomen, waarvan 5 vooroverlegreacties.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de inspraakreacties besproken.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op het vooroverleg.

In hoofdstuk 4 worden de belangrijkste aanpassingen ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan besproken.

Hoofdstuk 2. Inspraak

2.1 Inspreker 1 en 2

Bewoners aan het Citroengras

Inhoud reactie

Verzocht wordt om de verdeling van de woningblokken 1A en 1B te wijzigen en een tweetal woningen van blok 1B 'vast te plakken' aan blok 1A (zie figuur 2.1). Dit is esthetisch mooier, komt ten goede aan de inrichting en de zichtlijnen. Ook kan het huidige speelveldje behouden blijven en hoeft er geen aanpassing te worden gedaan in de huidige scheidingshagen. Het nieuwe parkeerterrein meer in lijn met de bestaande groenstrook tussen Citroengras 47 en 49 te liggen en ook veranderen looproutes en aanzichten minder voor de bestaande bewoners aan de Citroengras.



Figuur 2.1
Tekening uit inspraakreactie

Beantwoording reactie

Bovenstaand verzoek is opgenomen in het aangepaste stedenbouwkundig plan (2020). De verbeelding van het bestemmingsplan is hierop aangepast. Verwezen wordt naar onderstaande afbeelding, en naar de verbeelding. Inzake het door de inspreker genoemde voordeel (punt 1: "Het huidige speelveldje voor het blok aan de Citroengras kan behouden blijven") wordt opgemerkt dat ook in de eerdere situatie sprake was van behoud van dit veldje.



Figuur 2.2
Aangepast stedenbouwkundig plan (2020)



Figuur 2.3
Aangepaste verbeelding (2020)

2.2 Inspreker 3

Bewoner aan het Kamgras

Inhoud reactie

Als gevolg van het plan zal de verkeersdruk in de Kamgras enorm toenemen; zeker in de spits. Dit is niet gewenst en niet verkeersveilig: de wijk is kinderrijk en heeft erg onoverzichtelijke zijstraten. Geopperd wordt om de ontsluiting via de bestaande weg Raaigras te laten verlopen.

Beantwoording reactie

Hofstad IVb ligt in de wijk “De Grassen”. Deze wijk bestaat uit drie delen: Hofstad III (in aanbouw), Hofstad IVa en Hofstad IVb.

De ontsluiting van “De Grassen” vanaf de Rondweg vindt plaats via de wijkontsluitingsroute “Het Gras”. In Houten worden deze wijkontsluitingen “inprikkers” genoemd. Op een afstand van ruim 100 m van de Rondweg splitst de inprikkers “Het Gras” in een oostelijk en westelijk deel. In oostelijke richting zet deze zich voort als het Kamgras en in westelijke richting als het Raaigras.

Het Kamgras ontsluit Hofstad IVa en Hofstad III. Het Raaigras ontsluit niet alleen het plangebied, maar ook het zuidoostelijk deel van het Castellum, een basisschool (Limesschool) en een P&R. Het plangebied wordt uitsluitend ontsloten via het Raaigras en niet via het Kamgras. Het Kamgras heeft daarmee geen functie voor de ontsluiting van het autoverkeer van Hofstad IVb en er is op Kamgras dan ook geen sprake van een toename van verkeer of verkeersonveiligheid als gevolg van de ontwikkeling van Hofstad IVb.

De inprikkers “Het Gras” zal na realisatie van Hofstad IVb drukker worden. Hier is onderzoek naar gedaan. In de verkeerskundige onderzoeken die als bijlage bij het bestemmingsplan zijn gevoegd (‘Rondweg-Het Gras, Resultaten afwikkelingsberekeningen, Goudappel Coffeng, 7 september 2017, HTN497/Bsm/6418.03’ en ‘Verkeersonderzoek Rondweg Het Gras’, Roelofs, 18 november 2019, 51022193), is onderzocht of deze verkeersbelasting in de toekomst tot problemen zal leiden. In het rapport is aangetoond dat gedurende een korte periode (ca 20 minuten) in de ochtendspits er wachtrijvorming ontstaat maar er geen sprake is van langdurige congestie. Uit de uitkomsten van deze onderzoeken is het niet gebleken dat er filevorming op zal treden op het Kamgras.

2.3 Inspreker 4

Bewoner aan het Vedergras

Inhoud reactie

1. *Verkeer:* Het plan zal zorgen voor een toename in de verkeersdruk, met name bij de inprikkers en de Kamgras. De gevolgen moeten beter geanalyseerd worden. De gevolgen van het verkeer richting school en kinderopvang zijn nog onderbelicht gebleven. Veel verkeer gaat via de Kamgras/Vedergras en niet langs het spoor.
2. *Parkeren:* Er zijn te weinig parkeerplaatsen in het plan opgenomen, zeker gezien de bestaande parkeerproblematiek in Hofstad IVa. Er wordt veel meer geparkeerd dan de onderzoeken

vermelden, en ook meer in pieken. De parkeerlocaties Kamgras en Vedergras zijn verder niet meegenomen in de parkeertelling.

De realisatie van het plan zal leiden tot meer parkeerproblemen, omdat nieuwe bewoners ook zullen parkeren aan de Vedergras en de Kamgras.

Ook vervalt met het plan de overloopruimte op het tijdelijke parkeerterrein in het plangebied.

Verder is het niet mogelijk om straks meer parkeerplaatsen te realiseren als dat nodig blijkt omdat de fysieke ruimte ontbreekt. Daarom moet nu eerst beter onderzoek gedaan worden voordat het plan voor Hofstad IVb gerealiseerd wordt.

Ten slotte worden enkele onderdelen uit de Nota Parkeerbeleid 2012-2017 van de gemeente Houten belicht. Uit dit rapport blijkt voor de Grassen al een hoge parkeerdruk. Verder wordt in dit rapport gesteld dat maatregelen benodigd zijn als de parkeerdruk boven de 90% komt en dit zal het geval worden. Het plan voor Hofstad IVb houdt hiermee onvoldoende rekening.

3. *Groen*: Door het plan vervalt de bestaande functie van het plangebied als groengebied voor de omliggende woonwijken. Het schaarse nieuwe groen komt tussen de nieuwe woningen te liggen. Het plan doet afbreuk aan het groene karakter van Houten. Is het niet beter om alleen de woningen aan de spoorzijde te bouwen en de overige woningen te schrappen, zodat daar een parkfunctie kan ontstaan.
4. *Huisvesting*: Het is niet gewenst dat met het plan één van de laatste plekken binnen de rondweg vol wordt gebouwd. Het realiseren van hoogbouw is niet passend binnen het dorpse karakter en bovendien hoeft hier geen landelijk probleem (sociale woningnood) opgelost te worden.

Beantwoording reactie

1. *Verkeer*: In de studie 'Rondweg-Het Gras, resultaten afwikkelingsberekeningen, Goudappel Coffeng, 7 september 2017, HTN497/Bsm/6418.03' en het 'Verkeersonderzoek Rondweg Het Gras', Roelofs, 18 november 2019, 51022193' is verslag gedaan van het onderzoek naar de effecten van de nieuwbouw op de afwikkeling van het kruispunt Rondweg – Het Gras en de aansluiting Raaigras-Kamgras-Het Gras. In deze studie is rekening gehouden met zowel het aanbod van de huidige woningen, de nieuwbouw in Hofstad III, de nieuwbouw in Hofstad IVa, de woningen in Castellum, de basisschool en de P&R-locatie. Uit de studie is gebleken dat het huidige VRI-kruispunt het toekomstige verkeersaanbod goed kan afwikkelen. Ook het voorrangskruispunt Het Gras-Raaigras-Kamgras kan het toekomstige verkeersaanbod probleemloos verwerken.

Vanwege kortdurende pieken in het verkeersaanbod (ca 20 minuten) is er, ook in de huidige situatie, in de ochtendspits gedurende korte tijd sprake van terugslag van de wachtrij voor het verkeerslicht tot voorbij de kruising Het Gras – Kamgras – Raaigras. Deze kortdurende pieken rechtvaardigen geen (kostbare) ingrepen in de infrastructuur.

De ontsluiting van de school vindt plaats via Raaigras. Het parkeerterrein bij de school is alleen vanuit Raaigras bereikbaar. In bewegwijzering en communicatie zal deze route benadrukt worden.

2. *Parkeren*: In deelgebied 1 worden 48 extra parkeerplaatsen gerealiseerd bovenop het aantal dat noodzakelijk is voor de nieuwbouw. Deze extra parkeerplaatsen komen voort uit de planontwikkeling van Hofstad IVa en zal de nu aanwezige tijdelijke parkeerplaats, die zal

verdwijnen met de realisatie van onderhavig plan, compenseren. Er zijn meerdere parkeeronderzoeken uitgevoerd ter onderbouwing van de parkeerbehoefte. Het aantal parkeerplaatsen in het plan is gebaseerd op de geldende parkeernormen en de Parkeernota Houten. Het ontwerpbestemmingsplan Hofstad IVb bevat in artikel 12.2 een regel dat voldaan moet worden aan het realiseren en instandhouden van 48 extra parkeerplaatsen. Deze 48 extra parkeerplaatsen compenseren de nu aanwezige parkeerplaatsen, die in gebruik zijn voor Hofstad IVa. Daarnaast bevat dit artikel een bepaling inzake de aanleg en instandhouding van parkeerplaatsen voor Hofstad IVb.

Het ligt niet voor de hand dat bewoners van Hofstad IVb ter hoogte van Vedergras zullen parkeren. De gemeente hecht grote waarde aan goede parkeergelegenheid. Het is de gemeente bekend dat er op sommige locaties binnen de kern Houten sprake is van een hoge bezettingsgraad in sommige straten. De gemeente gaat hiermee om conform de richtlijnen in de Houtense parkeernota. Reeds bestaande parkeeroverlast in bestaande wijken staat los van de ontwikkeling van Hofstad IVb.



Figuur 2.4
Indicatieve stedenbouwkundige verkaveling



Figuur 2.5
Verbeelding Hofstad IVb (2020)

3. *Groen:* De locatie Hofstad 4B is al bij de vaststelling van Houten VINEX in de jaren '90 bestemd voor kantoren of woningen. Hoewel het plangebied jaren braak heeft gelegen, is het nooit bestemd geweest als groengebied. Voorliggend ontwerp bestemmingsplan voorziet in de bestemming wonen, waar op dit moment veel behoefte aan is in Houten. In de toelichting bij het bestemmingsplan zijn deze onderwerpen uitvoerig onderbouwd. Verder kan worden gesteld dat, zoals de inspreker zelf ook al aangeeft, er veel groen in het plan gebracht wordt. Het park op het archeologisch monument en het andere groen (onder andere langs het Raaigras/spoor) is openbaar en dus voor alle inwoners toegankelijk.
4. *Huisvesting:* Het voorliggende plan komt voort uit de geconstateerde woningbouwbehoefte in Houten; hieruit blijkt dat er een duidelijke behoefte is aan zowel appartementen en grondgebonden woningen in zowel de huur- als koopsector. Met onderhavig plan, dat een programma heeft van maximaal 220 woningen, met hierbinnen appartementen en rijenwoningen, kan deels aan de woningbouwbehoefte invulling worden gegeven. Onderhavig plan betreft een evenwichtige menging van diverse woontypes en het is zeker niet zo dat uitsluitend sociale woningbouw gerealiseerd wordt. Ook is geen sprake van niet-passende

hoogbouw; het plan past qua maatvoering goed in de omgeving, zie hiervoor ook de beantwoording in par. 2.5 bij punt 2.

2.4 Inspreker 5

Bewoner aan het Kamgras

Inhoud reactie

1. *Verkeer:*

- Als gevolg van het plan zal de inrikker zeer druk worden met verkeer, wat leidt tot files en verkeersonveiligheid.
- Bij de oorspronkelijke plannen voor Hofstad IVb zouden op deze locatie bedrijven komen, waardoor er zowel verkeer de wijk in als uit zou zijn; bij het huidige plan met woningen zal al het verkeer gelijktijdig de wijk uit- of instromen.
- De verkeersdruk op zowel de inrikker als de Kamgras is nog hoger geworden door het verkeer richting de school de Vlinder.
- Op het fietspad ('Hofstadpad') zullen nog meer ongelukken gebeuren; hier is een oplossing benodigd (bijv. een bajonet-kruising).
- De gemeente vindt de kosten van een aanpassing van de inrikker te hoog, ondanks dat de gemeente bekend is met de toename van de verkeersintensiteit. Hiermee gaan kosten voor veiligheid.

2. *Aanzicht wijk:* Het aanzicht van de wijk zal wijzigen door de bouw van hoogbouw en flats binnen het plan. Hierdoor zal de waarde van de woningen dalen.

Beantwoording reactie

1. *Verkeer:* Het is correct dat de inrikker Het Gras een van de drukste aansluitingen op de Rondweg is. Om deze reden wordt het verkeer op de aansluiting geregeld door middel van verkeerslichten. In het verkeersonderzoek 'Rondweg-Het Gras, Resultaten afwikkelingsberekeningen, Goudappel Coffeng, 7 september 2017, HTN497/Bsm/6418.03' en 'Verkeersonderzoek Rondweg / Het Gras, Roelofs, 18 november 2019' is verslag gedaan van het onderzoek naar de effecten van de nieuwbouw op de afwikkeling van het kruispunt Rondweg – Het Gras en de aansluiting Raaigras-Kamgras-Het Gras. In deze studie is rekening gehouden met zowel het aanbod van de huidige woningen, de nieuwbouw in Hofstad III, de nieuwbouw in Hofstad IVa, de woningen in Castellum, de school en de P&R-locatie.

Uit de studie is gebleken dat het huidige VRI-kruispunt het toekomstige verkeersaanbod goed kan afwikkelen. Ook het kruispunt Het Gras-Raaigras-Kamgras kan het toekomstige verkeersaanbod probleemloos verwerken.

Vanwege kortdurende pieken in het verkeersaanbod is er, ook in de huidige situatie, in de ochtendspits gedurende korte tijd sprake van terugslag van de wachtrij voor het verkeerslicht tot voorbij de kruising Het Gras – Kamgras – Raaigras. Deze kortdurende pieken (ca 20 minuten) rechtvaardigen geen (kostbare) ingrepen in de infrastructuur. Zie hiervoor de beantwoording van de zienswijze van inspreker 4.

De kruising van Kamgras-Hofstadpad zal niet veel drukker worden als gevolg van de realisatie van Hofstad IVb. Dit plandeel wordt namelijk ontsloten via Raaigras. De kruising met het fietspad is

niet in beeld bij de gemeente als een locatie waar (veel) ongevallen gebeuren. Uit 2 recente onderzoeken ('Verkeersonderzoek Rondweg Het Gras', Roelofs, 18 november 2019, 51022193) en 'Verkeerstelling Kamgras januari 2020, Meetel', is gebleken dat autoverkeer met gepaste snelheid deze locatie kruist. 85% van het verkeer rijdt op deze locatie langzamer dan 26 km/u. De gemeente erkent het belang van veilige fietspaden. In onderhavig bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen om fietspaden te verbreden indien er zou blijken dat dit aan de orde is.

2. *Aanzicht wijk:* Aan de Citroengras zal de bouwhoogte maximaal 11 m bedragen, met de verplichting om een schuine kap te realiseren. Dit is vergelijkbaar in schaal met de tegenoverliggende bestaande woningen (2 bouwlagen met kap). De gebouwen aan weerszijden van het centrale park zijn eveneens beperkt in bouwhoogte. Aan beide zijden van het park geldt een bouwhoogte van maximaal 10 m. Er zijn drie plekken waar een hogere bouwhoogte mogelijk is gemaakt: 1. bij een deel van het oostelijk appartementencomplex (maximaal 13 m); 2. bij het gebouw ten westen van de inprikkers (maximaal 16 m) en 3. bij de wand langs het spoor (maximaal 13 m). Gelet op het voorgaande biedt dit bestemmingsplan alleen op enkele plekken mogelijkheden voor bebouwing met een hoogte van 13 tot 16 m.

2.5 Inspreker 6

Bewoner aan het Citroengras

Inhoud reactie

1. *Parkeren:* Verzocht wordt om concreet te bevestigen dat de 48 extra parkeerplaatsen ten behoeve van de bewoners die reeds aan de Citroengras woonachtig zijn in ieder geval gereserveerd zijn voor parkeren en alle overige bestemmingen (deelauto's, kliko-opstelplaatsen, glasbakcontainers, laad- en losplekken, etc.) daar bovenop komen en niet ten laste gaan van deze plaatsen.
2. *Vormgeving woningen Citroengras:* Er is een sterke voorkeur voor een bebouwing die in kleur en vorm aansluit op de huidige woningen aan de Citroengras, dus geen sterk afwijkende kleuren of vormen, maar wel een gezellig sfeerbeeld en uniformiteit. Het is gewenst dat er een beeldkwaliteitsplan komt, zodat ook bewoners hierin kunnen meedenken.
3. *Bouwproces:* Indiener vraagt om meer informatie inzake het bouwproces wanneer dat aan de orde is.

Beantwoording reactie

1. *Parkeren:* De 48 parkeerplaatsen waar de inspreker naar verwijst zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Containeropstelplaatsen en glascontainers worden niet op parkeervoorzieningen gerealiseerd. Voor deelauto's geldt het beleid van de gemeente Houten. Dit geldt tevens voor oplaadpalen; dit beleid is vastgelegd in het 'Beleidsplan openbare laadinfrastructuur 2018-2020, gemeente Houten, 7 november 2017).
2. *Vormgeving woningen Citroengras:* Op dit moment is de exacte vormgeving van de woningen in deelgebied 1 nog niet bekend. Wel is vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan Hofstad IVb dat de bouwhoogte van de grondgebonden woningen tegenover het Kamgras niet meer dan 11 m zal bedragen, met de verplichting een schuine kap te realiseren. Daardoor sluit de hoogte van de grondgebonden woningen aan bij hoogte van de woningen aan het Citroengras. De door de inspreker genoemde evenwichtigheid in het straatbeeld is vertaald in het spiegelen van het

straatprofiel ten opzichte van het midden van het fietspad. De voorgevelrooilijn is gericht op het fietspad en de bouwblokken van de grondgebonden woningen in deelgebied 1 spiegelen in grote lijnen de bouwblokken langs het Citroengras. De voorgevellijnen en de bouwblokken zijn aangegeven op de verbeelding van het bestemmingsplan. Wij zijn van mening dat de geleidelijke overgang zoals door u beschreven hiermede voldoende is gewaarborgd in de regels van het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan bevat geen nadere regels inzake de vormgeving van de woningen.

De “Notitie omgevingskwaliteit” is moderne variant van een beeldkwaliteitsplan. Hierin is de na te streven ruimtelijke kwaliteit nader beschreven. Voor nadere informatie over de vormgeving van de woningen waar nu aan gedacht wordt, wordt hiernaar verwezen. Ook wordt hierin nader ingegaan op vormen, kleuren, contrasten en “gezelligheid”.

3. Nadere informatie inzake het bouwproces, zoals bijvoorbeeld tijdelijke parkeergelegenheid en bereikbaarheid en eventuele (trillings)schade zal te zijner tijd gegeven worden door de uitvoerende partijen (aannemer bouw- en woonrijp maken; aannemers woningbouw).

2.6 Insprekers 7-11

Meerdere reacties van omwonenden met dezelfde strekking.

Het betreft inhoudelijk exact dezelfde reacties, daarom worden deze in één keer behandeld:

Inhoud reactie

1. *Algemeen:* De twee informatieavonden worden op prijs gesteld. Verder is de inspreker met diverse onderdelen van het plan tevreden: zoals het park (incl. speeltoestellen), de beperkte bouwhoogte van woningen aan de Citroengras, aantal parkeerplaatsen, ruimte voor deelauto's, duurzaamheid woningen.
2. *Vormgeving woningen Citroengras:* De inspreker wil graag dat de nieuwe woningen aan de Citroengras dezelfde vormgeving hebben als de bestaande: dus donkere stenen en schuine daken. Dit type woningen is populair en past in de klein-stedelijke (of zelfs dorpse) identiteit en het straatbeeld. Bovendien stelt ook de omgevingsvisie dat het straatbeeld van de Citroengras gespiegeld moet worden.
Het argument dat platte daken nodig zouden zijn voor zonnepanelen houdt geen stand, dat kan ook of misschien wel beter bij schuine daken. Initiatiefnemers vragen in wezen om schuine daken in plaats van platte daken.
3. *Voetbalveld:* Het is gewenst dat er ruimte wordt gecreëerd voor een voetbalveldje in het park. In de omgeving zijn hiervoor weinig mogelijkheden.
4. *Parkeren tijdens aanleg- / bouwfase:* Gevraagd wordt om aandacht te hebben voor het behoud van parkeermogelijkheden tijdens de bouw.
5. *Parkeren:* Gevraagd wordt om duidelijk te vermelden dat de 48 parkeerplaatsen in het plan die bestemd zijn voor de bestaande woningen, niet zullen worden gebruikt als containerstandplaats of iets dergelijks.

Beantwoording reactie

1. *Algemeen:* Deze reactie behoeft geen beantwoording.

2. Vormgeving woningen Citroengras: Er wordt verwezen naar de beantwoording van inspreker 6 punt 2 (par. 2.6).
3. *Voetbalveld*: Een voetbalveldje is niet voorzien binnen het park, daar leent de omgeving zich ook niet voor. Op redelijke afstand, nabij de Limeschool is voldoende gelegenheid om te voetballen. Het voorliggende bestemmingsplan regelt dit niet en hoeft dit ook niet te regelen.
4. *Parkeren tijdens aanleg- /bouwphase*: Er kan worden verwezen naar de beantwoording bij punt 2 in par. 2.6, waarin ook is ingegaan op het bouwproces.
5. *Parkeren*: Er kan worden verwezen naar de beantwoording in par. 2.6 onder 1.

Hoofdstuk 3. Vooroverleg

Er zijn vooroverlegreacties ingediend door de provincie Utrecht, het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Prorail en Eneco.

3.1 Vooroverlegreactie 12; Provincie Utrecht

Per brief van 27 maart 2018, kenmerk Z-GRO_VBP-2018-0343, nummer 81CC260C

Inhoud reactie

Het voorliggende bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het plaatsen van opmerkingen.

Beantwoording reactie

De reactie behoeft geen beantwoording.

3.2 Vooroverlegreactie 13; Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden

Per brief van 17 april 2019, kenmerk 1376172

Inhoud reactie

Er wordt aandacht voor het uitwerken van het thema klimaatadaptatie in het inrichtingsplan gevraagd. Geadviseerd wordt om bij het opstellen van het inrichtingsplan de onderstaande maatregelen, die bijdragen aan een klimaatbestendige leefomgeving, te onderzoeken:

- De aanleg van groene daken en groene gevels wordt geadviseerd, zodat hitte, droogte en wateroverlast worden voorkomen.
- Zorg dat hemelwater zichtbaar wordt afgevoerd, dus bovengronds via open goten. Hierdoor kan worden bespaard op (beheer)kosten voor de aanleg van een regenwaterbuis (HWA-riool). Ook vergroten open goten de beleving van water.
- Gebruik de ruimte in de groenstrook, aan de westkant van het plangebied, om de tertiaire watergang (greppel) door te trekken en zo een robuuste waterberging aan te leggen.

Beantwoording reactie

Bij de uitwerking van de plannen zal het genoemde advies van het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden worden gebruikt en afgewogen. Ook zal het Hoogheemraadschap bij de uitwerking van de plannen worden betrokken.

3.4 Vooroverleg 14. Vooroverlegreactie 14; Prorail

Per brief van 5 april 2018, kenmerk LJV/PLA/Htn/VO/#2143

Inhoud reactie

ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingsonderzoek op te nemen in de conclusie van par. 4.11 en door te laten werken in de planregels (aanvraag bouwvergunning)

Beantwoording van de reactie

Het aspect trillingen als gevolg van het spoorverkeer heeft de volste aandacht. Er zijn twee onderzoeken uitgevoerd, te weten 'Woningbouwplan 'Hofstad IVB' te Houten; trillingen vanwege railverkeer, Peutz, 26 november 2018' en 'Trillingenonderzoek Houten, DGMR, 19 september 2019'. De trillingsonderzoeken zijn toegevoegd als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan en de conclusies zijn opgenomen in de toelichting. In de bestemmingsplanregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die inhoudt dat de woningen in het gebied waar zich trillingen kunnen voordoen alleen gebouwd mogen worden als vaststaat dat de trillingen binnen de daarvoor geldende normen zullen blijven.

3.5 Vooroverlegreactie 15. Eneco

Per brief van 30 maart 2018, kenmerk 20180326

Inhoud reactie

Eneco constateert dat de punten uit de eerdere inspraakreactie van Eneco van 26 maart 2014 (kenmerk: '20140326 Inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplan 'Houten Hofstad IVb'.docx) niet (volledig) zijn verwerkt in het huidige voorontwerpbestemmingsplan Hofstad IVb. Hierdoor komt de continuïteit van de warmtelevering aan de achterliggende wijken in gevaar. Eneco verzoekt derhalve om de punten uit de eerdere inspraakreactie alsnog te verwerken en daarna het ontwerpbestemmingsplan alvorens deze in procedure gaat voor te leggen aan Eneco.

Beantwoording reactie

Er is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd. Met Eneco is overleg gevoerd. Afsproken is dat aan de warmtekrachtcentrale maatregelen worden genomen, zodanig dat enerzijds de centrale kan blijven functioneren en anderzijds er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Gemeente en Eneco staan op het punt om hierover een contract te sluiten. Verwezen wordt naar par. 4.7 van de toelichting.

3.6 Vooroverlegreactie 16. Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Per brief van 26 april 2018, kenmerk 002617

Inhoud reactie

De VRU geeft advies over het bestemmingsplan en geeft aan dat de volgende risicobronnen van belang zijn: het spoortraject Lunetten – Geldermalsen, Rondweg (route gevaarlijke stoffen). Deze risicobronnen worden in de reactie benoemd. Ten slotte geeft de VRU in totaal 14 opmerkingen op het rapport externe veiligheid en de toelichting van het bestemmingsplan met het verzoek de beide stukken hierop aan te passen. Onderstaand is een samenvatting van deze punten weergegeven.

1. Het is belangrijk dat u de gehele tekst van de verantwoording op het GR opneemt in de toelichting op het bestemmingsplan. Ik adviseer u om de tekst in par. 4.6.4 van de toelichting op het bestemmingsplan, na aanpassing conform mijn onderstaande opmerkingen, te vervangen door de gehele verantwoording op het GR uit het onderzoek externe veiligheid (hierna te noemen "onderzoek EV").

2. In de toelichting op het bestemmingsplan heet par. 4.6 .4 'Verantwoording groepsrisico spoor'. Feitelijk hoeft hier het woord 'spoor' niet te staan, omdat dit de gehele verantwoording voor dit plangebied betreft. Ik adviseer u om het woord 'spoor' hier te (laten) verwijderen.

Opmerkingen die betrekking hebben op het onderzoek EV

3. In par. 5.2.1 is in de vijfde alinea een belangrijk punt niet genoemd. Om onder andere het ontstaan van een warme Blevé te voorkomen is het van levensbelang dat de risicobron, in dit geval het spoor, ook goed bereikbaar is. En dus niet zoals nu staat omschreven alleen het blootgestelde gebied. Tevens moeten er ook goede opstel mogelijkheden zijn nabij de risicobron voor hulpverleningsmiddelen en niet alleen, zoals nu staat omschreven in het blootgestelde gebied. Ik adviseer u beide punten aan te laten vullen.
4. In de laatste zin van par. 5.2.1.1 staat, dat de hulpverleningsdiensten worden gealarmeerd door middel van alarmeringspalen en NL-Alert. Dit is niet correct. Ik adviseer u om deze zin te laten verwijderen. Hetzelfde geldt voor de laatste zin van par. 5.2.1.3.
5. De bluswatervoorziening en de bereikbaarheid dient te voldoen aan de richtlijnen uit de handreiking "Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid" van Brandweer Nederland (versie november 2012).
6. In par. 5.2.2.1 staan in de laatste zin van de eerste alinea enkele bouwkundige maatregelen aangegeven, die getroffen kunnen worden om de effecten van een (koude) Blevé te verminderen. Ik adviseer u deze zin aan te laten vullen met het toepassen van kleine raamopeningen aan de zijde van de risicobron.
7. In de tweede alinea van par. 5.2.2.1 'Zelfredzaamheid koude Blevé en wolkbrand' staat dat er in het Bouwbesluit eisen zijn opgenomen om uit de gebouwen te kunnen vluchten. Dit is correct waar het om branden in die gebouwen gaat, maar heeft weinig te maken met branden (rampen) die in de omgeving plaatsvinden. Vanuit de externe veiligheid is het van levensbelang dat personen van de risicobron af kunnen vluchten, zoals ook staat aangegeven in deze alinea. De zin 'In het Bouwbesluit zijn hiervoor eisen opgenomen' kan hier tot verwarring leiden. Ik adviseer u deze zin te laten verwijderen of in aangepaste vorm terug te laten komen.
8. In par. 5.2.2.2 'Zelfredzaamheid warme Blevé' staat niet omschreven dat er van de risicobron af gevlucht moet kunnen worden vanuit de gebouwen. Dat is hier zeker wel van belang. Ik adviseer u dit hier aan te laten vullen.
9. In onder andere par. 5.2.2.2 is het ook van levensbelang dat de bewoners weten welke risico's zij lopen en wat zij zelf kunnen doen ingeval van een mogelijk ongevalsscenario met gevaarlijke stoffen op het spoor. Dit kan doormiddel van het toepassen van risicocommunicatie. Ik adviseer u uw verantwoording van het GR daar waar nodig hiermee aan te (laten) vullen.

10. In par. 5.2.2.3 staat in de eerste alinea aangegeven dat het kunnen sluiten van ventilatie is geregeld in het Bouwbesluit. Dit klopt, maar is nog zeer algemeen geregeld. Wanneer zich een toxische wolk aandient is het zo snel als mogelijk kunnen uitzetten van de mechanische ventilatie van levensbelang. Ik adviseer u daarom om uw verantwoording op het GR aan te laten vullen met dat het mechanische ventilatiesysteem per woning in één handeling handmatig uitgeschakeld moet kunnen worden.
11. In de tweede alinea van par. 5.2.2.3 staat dat het voor de hulpverleningsdiensten van belang is dat de bevolking tijdig gewaarschuwd wordt. Ik vermoed dat hier bedoeld wordt, dat het voor de aanwezigen in het plangebied van levensbelang is dat zij tijdig gealarmeerd worden en dat zij weten welke handelingsperspectieven zij hebben. Ik adviseer u dit aan te laten passen en aan te laten vullen met de noodzaak van risicocommunicatie.
12. In hoofdstuk 6 'Samenvatting en conclusie' staat zowel geen samenvatting als geen conclusie opgenomen. De tekst van de verantwoording van het GR is exact gelijk aan de tekst van de verantwoording in par. 5.2 met uitzondering van de opmaak. Een samenvatting van de verantwoording van het GR is ook niet wenselijk. Een conclusie zou nog wel opgesteld kunnen worden. Ik adviseer u dit hoofdstuk aan te laten passen.

Opmerkingen die betrekking hebben op de toelichting van het bestemmingsplan

13. In par. 4.6.5 is een conclusie gegeven. Deze conclusie sluit alleen niet aan op wat er in de verantwoording staat aangegeven. Zo zijn er wel degelijk doden en gewonden te verwachten, wanneer zich op de spoorlijn nabij het plangebied een incident met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Met de tevens in de verantwoording aangegeven te treffen beheersmaatregelen, zoals onder andere bereikbaarheid van hulpdiensten goed regelen, bluswatervoorzieningen goed regelen, bouwkundige en technische maatregelen treffen, zelfredzaamheid bevorderende maatregelen toepassen kunnen het aantal doden en gewonden beperkt worden, maar er blijft altijd een restrisico over afhankelijk van het incident en de getroffen beheersmaatregelen. Ik adviseer u dan ook de conclusie aan te laten passen.
14. In par. 4.6.5 is aangegeven dat het om een 'beperkte verantwoording van het GR' gaat. Dit is niet correct. Het betreft een volledige verantwoording van het GR. En er wordt alleen gesproken over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg in plaats van het spoor, de rondweg en de waterweg. Ik adviseer u deze punten aan te laten passen.

Beantwoording reactie

Omdat er een woon-zorgcomplex mogelijk gemaakt wordt in deelgebied III, is er een nieuw rapport externe veiligheid opgesteld. De gemaakte opmerkingen van de VRU zijn als volgt verwerkt in het rapport externe veiligheid en de toelichting van het bestemmingsplan.

Alle stukken worden opnieuw ter beoordeling voorgelegd aan de VRU. Onderhavig bestemmingsplan staat niet in de weg aan de realisering van de toegankelijkheid.

Hoofdstuk 4. Overzicht aanpassingen

Deelgebied 1

In deelgebied 1 worden 48 parkeerplaatsen extra toegevoegd aan de verbeelding ten behoeve van Hofstad IVa. De aanleg en de instandhouding van deze parkeerplaatsen is opgenomen in de regels. Woningen zijn conform verzoek verplaatst zodat groenstroken doorlopen.

De bouwhoogte van de grondgebonden woningen is verhoogd van 10 naar 11 m, maar tevens is er een verplichting opgelegd om een schuine kap te realiseren.

Deelgebied 2

De bouwhoogte van woningen aan de zijde van het spoor gaat terug van 16 m naar 13 m. De bouwhoogte van woningen aan de zijde van het park gaat terug naar 13 m. Er is een bepaling toegevoegd dat de woningen aaneengebouwd moeten worden, waarbij er maximaal twee openingen tussen de woonblokken mogen zitten. De noordelijke gevel aan de zijde van WKC wordt uitgevoerd als dove gevel

Toegevoegd is een juridische regeling dat geluidgevoelige ruimten alleen toegestaan zijn tot en met een hoogte van 9:00 m. Geluidsgevoelige ruimten boven 09:00 m kunnen dan mogelijk gemaakt worden indien er een dove gevel gerealiseerd **en instandgehouden** wordt.

Deelgebied 3

De bestemming is gewijzigd van Wonen naar Gemengd. Op deze manier worden zorgwoningen mogelijk gemaakt. De ligging van deze zorgwoningen is in oostelijke richting verplaatst. De bouwhoogte is verhoogd van 13 m naar 16 m.

Toegevoegd is een juridische regeling dat geluidgevoelige ruimten alleen toegestaan zijn tot en met een hoogte van 7,50 m. Geluidsgevoelige ruimten boven 07,50 m kunnen dan mogelijk gemaakt worden indien er een dove gevel gerealiseerd **en instandgehouden** wordt.

Vanwege akoestische afscherming naar het achterliggende gebied is een bepaling opgenomen dat aan het bouwwerk aan de westelijke zijde minimaal 12 m hoog dient te zijn.

Akoestische aspecten alle woningen

Er is een bepaling opgenomen dat de woningen alleen mogen worden gebouwd als uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting op de gevels binnen de vastgestelde hogere waarden past.

Er is een bepaling opgenomen dat woningen alleen in gebruik worden genomen als gebouwen in deelgebied 2 en 3 in zoverre gebouwd zijn dat de er voldaan wordt aan de minimale bouwhoogte en de bouw zover is gevorderd dat deze het geluid weren.

Spoortrillingen

Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van spoortrillingen en er is een voorwaardelijke verplichting aan regels toegevoegd om de effecten van spoortrillingen te beperken.

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï aan de hand van het huidige plan. De onderzoeken zijn nu in concept gereed.

Akoestisch onderzoek industrielawaai

Er is een akoestisch onderzoek naar industrielawaai uitgevoerd en er zijn maatregelen opgenomen in het bestemmingsplan om overlast te beperken.

Verkeersonderzoek

Er is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling van het plangebied. De conclusies zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Onderzoek externe veiligheid

Dit is opnieuw uitgevoerd in verband met de mogelijkheid van een woonzorgcomplex in deelgebied 3.