

Bestemmingsplan HOV om de Zuid

Nota van overleg



Gemeente Utrecht

Dienst Stadsontwikkeling
Afdeling Stedenbouw en Monumenten
team juridische zaken, [november 2009]

INHOUD

Inleiding	4
Overleg ex artikel 3.1.1. Bro	5
Overlegpartner [1] – VROM Inspectie	7
Overlegpartner [7] – Provincie Utrecht	7
Overlegpartner [8] – Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden	8
Overlegpartner [9] – Bestuur Regio Utrecht	8
Overlegpartner [12] – KPN W&O N&S	8
Overlegpartner [53] – ProRail	8
Overlegpartner [60] – Universiteit Utrecht	13
Overlegpartner [81] – Commissie voor Welstand en Monumenten	14
Conclusie	14

Inleiding

Over het concept ontwerp–bestemmingsplan HOV om de Zuid heeft het zogenaamde wettelijk vooroverleg plaatsgevonden. Dit overleg met diverse instanties die belangen (kunnen) hebben in het plangebied is geregeld in artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). Deze Nota is een weergave van de artikel 3.1.1.–Bro reacties.

Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro is het concept ontwerp-bestemmingsplan **HOV om de Zuid** toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. Inspectie VROM
2. Ministerie van Defensie
3. Ministerie Verkeer en Waterstaat
4. Rijkswaterstaat Utrecht
5. Ministerie van Economische Zaken
6. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
7. Provincie Utrecht
8. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)
9. Bestuur Regio Utrecht
10. Kamer van Koophandel Midden-Nederland
11. Koninklijke KPN N.V.
12. KPN Operator Vaste Net
13. Ziggo
14. ENECO Energie Infra Utrecht N.V.
15. N.V. Stedin Netten Utrecht
16. Vitens
17. Waternet
18. Essent
19. N.V. Nederlandse Gasunie (gastransport services)
20. Stichting Utrechtse Woningbouwverenigingen (STUW)
21. VAC Utrecht
22. VRU VeiligheidsRegio Utrecht
23. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
24. Projectbureau HOV
25. Brandweer Utrecht
26. StadsOntwikkeling, Commissie voor Welstand en Monumenten
27. StadsOntwikkeling, Wonen
28. StadsOntwikkeling, Bouwbeheer
29. StadsOntwikkeling, Stedenbouw en Monumenten
30. StadsOntwikkeling, Woon Advies Commissie (WAC)
31. StadsOntwikkeling, Milieu
32. StadsOntwikkeling, Economische Zaken
33. Stadsontwikkeling, de directeur
34. StadsOntwikkeling, Verkeer en Vervoer
35. StadsOntwikkeling, Parkeerbedrijf
36. Stadswerken, Ingenieursbureau Utrecht
37. Stadswerken, Beleid en Buitenruimte
38. Bestuursdienst Stadhuis, Financiën
39. Maatschappelijke Ontwikkeling
40. Stichting Utrechtse Woningcorporaties
41. VAC-Utrecht
42. Gemeente Woerden
43. Gemeente Breukelen
44. Gemeente Houten'
45. Gemeente Nieuwegein
46. Gemeente De Bilt
47. Gemeente Bunnik
48. Gemeente Montfoort
49. Gemeente Maarssen
50. Gemeente Zeist

51. Gemeente Vianen
52. Gemeente IJsselstein
53. ProRail
54. ProRail, p/a Movares
55. Connexxion
56. GVV
57. Reinigings- en Havendienst
58. Secretarie Juridische Zaken
59. NV Nederlandse Spoorwegen
60. Universiteit Utrecht
61. Stichting Utrechts Landschap
62. Dienst Landelijk Gebied
63. LTO Noord
64. Recreatieschap Stichtse Groenlanden
65. Koninklijke Horeca Nederland
66. Bureau Bijzonder Beheer
67. Wijken
68. Wijkbureau Binnenstad
69. Wijkbureau West
70. Wijkservicecentrum Zuid-West
71. Wijkbureau Overvecht
72. Wijkbureau Noord Oost
73. Wijkservicecentrum Noord West
74. Wijkbureau Oost
75. Wijkbureau Zuid
76. Wijkservicecentrum Vleuten-De Meern
77. Wijkbureau Leidsche Rijn
78. Projectbureau Leidsche Rijn
79. Projectorganisatie Stationsgebied (POS)
80. GG&GD

Van de overlegpartners genoemd onder 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 13, 14, 15, 18, 20, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79 en 80. is geen reactie ontvangen.

De overige overlegpartners hebben wel gereageerd. Overlegpartners 10 (Kamer van Koophandel Midden Nederland), 17 (Waternet), 19 (Gasunie), 21 (Vac Utrecht), 52 (Gemeente IJsselstein), 16 (Vitens), 45 (Gemeente Nieuwegein), hebben aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

De inhoudelijk reacties van de overlegpartners 1 (VROM Inspectie), 7 (Provincie Utrecht), 8 (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden), 9 (Bestuur Regio Utrecht), 12 (KPN Operator Vast Net), 53 (ProRail), 60 (Universiteit Utrecht), 81 (Commissie voor Welstand en Monumenten) zijn hieronder samengevat en beantwoord.

Overlegpartner [1] – VROM Inspectie

De aandacht van VROM gaat – gelet op het nationaal belang 01: ontwikkeling stedelijke netwerken en centra – uit naar de buiten het plan te realiseren verbinding tussen HOV om de Zuid en de OV-terminal. De gronden die in dit plan worden bestemd voor de HOV-verbinding, met name ter hoogte van de Adema van Scheltemabaan, dienen de mogelijkheid te bieden om deze verbinding in de toekomst een aansluiting te geven op zowel de westzijde als de oostzijde van de OV-terminal niet uit te sluiten. VROM vertrouwt erop dat deze opmerking op adequate wijze wordt verwerkt in het bestemmingsplan.

Reactie:

De wijze waarop in de toekomst de HOV-baan aansluit op de OV-terminal is nog open. Er is nog geen definitief besluit over genomen. Tot nu toe wordt uitgegaan van een aansluiting aan de oostzijde van de OV-terminal. Mocht uiteindelijk aansluiting aan de westzijde de voorkeur verdienen dan zal een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt dat dit mogelijk maakt.

Overlegpartner [7] – Provincie Utrecht

Provincie heeft bij de beoordeling van het voorontwerpbestemmingsplan het zwaartepunt gelegd op het vaststellen van strijdigheden met het provinciaal belang.

Het plan geeft de Provincie geen aanleiding tot het plaatsen van opmerkingen in de zin van de provinciale structuurvisie. Wel zijn er een aantal opmerkingen waarvoor zij aandacht vraagt:

- In het voorontwerp wordt in paragraaf 4.1 'wegverkeerslawaaai' aangegeven dat in enkele gevallen geen ontheffing van hogere grenswaarden kan worden verleend. Vermeld wordt dat nadere maatregelen genomen worden. Er wordt echter niet vermeld welke specifieke maatregelen getroffen worden voor genoemde knelpunten.
- In hoofdstuk 6 'Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid' wordt vermeld dat voor beoogde ontwikkeling een exploitatieplan wordt opgesteld. De Provincie verzoekt deze in het ontwerpbestemmingsplan op te nemen.

Reactie:

In het bestemmingsplan wordt aangegeven welke maatregelen worden getroffen. Langs het traject Vaartsestraat–Pelikaanstraat–Soestbergen zal over de hele lengte aan beide zijden van de trambaan een barrier (afscheidingsmuur) met een absorberende geluidsafscherming gerealiseerd worden. Dit gebeurt ook bij de begraafplaats Soestbergen. Op de grens met de begraafplaats komt de tram op een ballastbed te lopen. Dit ballastbed geeft een aanzienlijke geluidsreductie, waardoor een geluidsscherm ter plaatse van het Oude Houtensepad niet meer nodig is.

Er is onderzoek gedaan naar kostenverhaal in de zin van artikel 6.8 Wro. Gebleken is dat indien al sprake zou zijn van formeel kostenverhaal, deze kosten minimaal zijn en ProRail deze kosten zou moeten betalen. Met ProRail (als enige) is al een overeenkomst gesloten waarin minnelijke grondoverdracht afgesproken is. Daarmee is kostenverhaal conform de wet anderszins verzekerd en is een exploitatieplan niet nodig.

Overlegpartner [8] – Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

Het Hoogheemraadschap adviseert positief over het voorontwerpbestemmingsplan HOV om de Zuid. Het voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: 'het standstill beginsel'. De opmerkingen van het Hoogheemraadschap van 30 juli 2009 zijn verwerkt in de plankaart.

Reactie:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Overlegpartner [9] – Bestuur Regio Utrecht

Het bestuur van BRU behandelt het voorontwerpbestemmingsplan op 2 november a.s. en BRU zal dus uiterlijk 4 november haar reactie toesturen.

Reactie: De wijzigingen in het bestemmingsplan hebben in overleg met het BRU plaatsgevonden.

Overlegpartner [12] – KPN W&O N&S

KPN wil graag de nadere uitwerking van het plan bespreken met betrekking tot:

- het creëren van tracés aan beide zijden van straten in openbare grond, in bermen en open verhardingen
- het handhaven van de bestaande tracés
- het vrijhouden van de toegewezen tracés van bomen en beplanting
- het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor het plaatsen van mogelijke kabelverdeelkasten van KPN.

Reactie:

Deze opmerkingen, die vooral zien op uitvoeringsaspecten van de trambaan, worden doorgegeven aan de nog op te richten projectorganisatie HOV om de Zuid.

Overlegpartner [53] – ProRail

- a. ProRail maakt zich in algemeenheid enige zorgen over een voldoende onderlinge afstemming tussen het Tracébesluit Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal – Houten (TB) van 1 juni 2009 en het (voorontwerp_bestemmingsplan. Het gaat met name om de aanpassingen aan het talud van de spoorbaan onder de HOV-baan (o.a. Pelikaanstraat). Deze aanpassingen en met name de nodige keerwanden vallen buiten het TB en zullen dus in het bestemmingsplan mogelijk moeten worden gemaakt. Aanpassingen zijn enerzijds nodig om de HOV-baan ter plaatse van het huidige spoortalud te kunnen realiseren, maar beperken anderzijds de ruimte van mogelijk realiseerbare bergingen. ProRail is van mening dat in de regels een en ander wel mogelijk is, maar dat er in de toelichting verder geen aandacht aan wordt besteed.
- b. ProRail is van mening dat er te weinig aandacht is besteed aan de relatie met het TB en de doorwerking daarvan in dit bestemmingsplan, met name op de werkterreinen zoals die in het TB zijn opgenoemd. Het bestemmingsplan dient in overeenstemming te zijn met het TB, het hoeft de in het TB geregelde zaken niet opnieuw mogelijk te maken.
- c. ProRail constateert dat de spoorbestemming op de aansluiting vanuit de richting Arnhem op de Oosterspoorbaan ter plaatse van de HOV-baan in ieder geval is gehandhaafd, zodat hangende die studie en de daarop volgende besluitvorming spoorgebruik is veilig gesteld. Indien deze besluitvorming negatief uitpakt, voorziet het bestemmingsplan (met toepassing van een wijzigingsbevoegdheid) in een ongelijkvloerse kruising.

- d. ProRail constateert dat ondanks goede afstemming van de grenzen met name nabij de tramhalte Vaartsche Rijn desondanks een stukje 'niemandsland' lijkt te ontstaan doordat grenzen niet op elkaar aansluiten. Anderzijds moet worden voorkomen dat grenzen elkaar gaan overlappen, tenzij het bestemmingsplan in de regels niet strijdig is met het TB.
- e. ProRail beveelt een goede afstemming met haar als spoorbeheerder aan over welke zaken/functies onder de HOV-baan kunnen worden toegestaan, gelet op de beheertaken en het (spoorwegwettelijke) beheergebied van ProRail. Daarmee kunnen misverstanden en eventuele teleurstellingen worden voorkomen. Deze afstemming is nog niet afgerond; een eerste toets van de plannen heeft inmiddels plaats gevonden. Er zijn daarbij geen grote problemen aan het licht gekomen. Definitieve toetsing vindt plaats op basis van de vergunningaanvraag.
- f. ProRail verzoekt de mogelijkheid open te laten dat zowel de westelijke als de oostelijke aansluiting van de HOV-baan op de OVT mogelijk is.

Reactie:

Ad a. Het talud van de spoorbaan en de keerwanden onder de HOV-baan worden expliciet mogelijk gemaakt binnen de bestemming Verkeer – Openbaar Vervoer. Daarnaast is er in artikel 16 een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het overschrijden van bestemmingsgrenzen met maximaal 1 meter. Mochten er desondanks nog grensverschillen zijn tussen TB en HOV-baan dan kunnen die binnen het bestemmingsplan HOV om de Zuid worden opgelost.

Ad b. Zowel de werkterreinen als de bereikbaarheidsweg (onderhoudsweg genoemd) zijn verwerkt in de regels van het bestemmingsplan.

Ad c. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad d. Tussen TB en HOV-baan moet inderdaad geen niemandsland ontstaan. De plankaart wordt bij halte Vaartsche Rijn aangepast, zodat het plangebied van de HOV-baan aansluit bij het TB.

Ad e. Er zal regelmatig een afstemmingsoverleg plaatsvinden met ProRail.

Ad f. De wijze waarop in de toekomst de HOV-baan aansluit op de OV-terminal is nog open. Er is nog geen definitief besluit over genomen. Tot nu toe wordt uitgegaan van een aansluiting aan de oostzijde van de OV-terminal. Mocht uiteindelijk aansluiting aan de westzijde de voorkeur verdienen dan zal een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt dat dit mogelijk maakt.

Tabel met voornamelijk tekstuele aanpassingsvoorstellen van ProRail:

blz	Par	Locatie	Opmerking	Reactie Gemeente
		Toelichting		
8	1.1	HOV om de Zuid	Laatste alinea (omdat de aanleg van het tracé voor de spooruitbreiding niet past binnen de vigerende bestemmingsregelingen, is onderhavig bestemmingsplan opgesteld) is onjuist, schrappen	Aangepast.
8	1.1	Tracébesluit spooruitbreiding	"Prorailproject" >> "spoorproject"	aangepast
			"VleuGel/RSS (Vleuten-Geldermalsen)">> "VleuGel (Vleuten-Geldermalsen)/RSS (Randstadspoor)."	aangepast
			"Hierover is">> "Hiervoor is"	aangepast
			"al" schrappen	aangepast
			"In het spoortracé wordt ruimte gelaten..." >> "Het spoortracé laat ruimte..."	aangepast
			Laatste alinea wijzigen in: "In het tracébesluit zijn werkterreinen opgenomen die ten dele binnen de begrenzing van dit bestemmingsplan vallen. Deze werkterreinen zijn ook benoemd in de regels van dit bestemmingsplan zodat het bestemmingsplan op dit punt niet strijdig is met het tracébesluit."	aangepast
9	1.3	Vigerende plannen	Ook het TB Sporen in Utrecht deeltracé Utrecht Centraal-Houten benoemen (vgl. opmerking hiervoor).	aangepast
	1.4	Planvorm	Eerst twee zinnen zijn onjuist. De werkterreinen zijn al mogelijk gemaakt door het TB (op dit punt is geen inspraak meer mogelijk!). "deel van het tracé is opgenomen": welk tracé wordt bedoeld?	aangepast
			Ontwerp trambaan zou ter inzage hebben gelegen van 18-01 tot 28-02-2006: toen was de tram nog niet in beeld, toch?	aangepast
20	3.2	A1 toekomstige situatie	"Langs het spoor loopt ten behoeve van de afwatering van de spoorbaan normaal gesproken een watervoerende greppel. Door de aanleg van de HOV tegen het spoor is deze ruimte niet beschikbaar. De benodigde afwatering zal middels andere oplossingen gegarandeerd worden." Overleg is nog gaande. Definitieve toetsing op basis van de vergunningaanvraag op basis Spoorwegwet art. 19. Opnemen dat het spoortalud deels onder de HOVbaan zal doorlopen met halverwege een beperkte grondkerende voorziening. Het gaat om voorzieningen om de veilige beschikbaarheid en berijdbaarheid van de spoorbaan te kunnen garanderen. Dit geldt voor vrijwel het gehele deel van de A1. Ter hoogte van Pelikaanstraat tussen talud/kerende voorziening en de gevel straatzijde de mogelijkheid van berging (mits mogelijk op basis Spoorwegwet).	aangepast
20		Ruimtelijke inpassing halte Vaartsche Rijn	4 ^e alinea lijkt niet te kloppen: commerciële functies worden in dit bp onder de trambaan toegevoegd (en niet onder de spoorbaan).	aangepast
			"De hoogte van de brug zal overeenkomen met de hoogte van de huidige spoorbrug...". Het lijkt beter te verwijzen naar de hoogte van het nieuwe spoorviaduct, zoals dat in het tracébesluit is aangegeven.	aangepast
21		Pelikaanstraat en Vaartsestraat	Onder de trambaan komt ruimte voor bergingen voor bewoners." >> Voor zover dit op basis van de Spoorwegwet mogelijk is. Daarnaast is eigendom RIT in het geding. Overleg gaande, nog geen overeenstemming.	Deze beperking is niet overgenomen in de regels, niet van belang voor het bestemmingsplan.

24 25		Parkeerplaatsen	"In overleg met de bewoners zal worden bekeken op welke manier deze plaatsen teruggebracht worden." >> "...kunnen worden" (is ook afhankelijk van de (wettelijke) mogelijkheden).	aangepast
25		Tracédeel A2 bestaand en toekomstig	Waarom is de (kruising met de) Oosterspoorbaan met alleen de resterende aantakking richting Arnhem niet benoemd?	aangepast
		toekomstig	2 ^e alinea: "Om de spoorbaan...". Tevens melding van toegang tot spoorbaan vanaf Oude Houtensepad de HOVbaan kruisend!	aangepast
27		Kruising Oosterspoorbaan	"(..) De gemeente acht opheffing van de Oosterspoorbaan de meest wenselijke oplossing,"	aangepast
			"spoorwegmuseumterrein" >> "spoorwegmuseumtrein"	aangepast
			"de planstudie voor de Oosterspoorbaan te starten." Voorstel: ... voor de <u>opheffing van de Oosterspoorbaan</u> .	aangepast
			"Recent heeft de minister al besloten.." tekst actualiseren: is besloten én uitgevoerd!	aangepast
			"Indien de minister niet (tijdig) tot een positief komt," >> "positief besluit".	aangepast
			Constatering: in ieder geval is de spoorbestemming voorsnog gehandhaafd.	Voor kennisgeving aangenomen.
		Kruising Waterlinieweg	"Bij de onderdoorgang van de Waterlinieweg rekening gehouden met ..." toevoegen: wordt.	aangepast
28	Fig 3.5	Tracédeel A3	De trambaan ligt boven maaiveld in de afbuiging Maarschalkerweerd. Hoe is de kruising met de bereikbaarheidsweg spoorbaan gedacht??	Het wordt een gelijkvloerse kruising met de spoorbaan.
28 29		Maarschalkerweerd-Zuid	De Kruising met de bereikbaarheidsweg wordt hier niet genoemd. Wordt lastige kruising gezien de hoogteverschillen.	Technisch is dit wel op te lossen.
			2 ^e alinea: trambaan komt naast de <u>uitgebreide</u> spoorlijn te liggen!	aangepast
41	4.2	Externe veiligheid Transport over het spoor	Spoort niet met het TB! Uitgegaan wordt van UOK (OVT) en Basisnet, TB van marktverwachting 2007 en Basisnet. ProRail deelt de opvatting van de gemeente niet inzake EV en de UOK niet; over dit onderwerp is overleg geweest met dhr. Van Breemen van de gemeente Utrecht. De UOK is een afspraak tussen Rijk en gemeente; het geeft een wenselijke risicoruimte (inspanningsverplichting) aan waarmee bij de uitwerking van Basisnet rekening zal worden gehouden. De transportaantallen van 2003 zijn achterhaald en niet realistisch; deze kunnen dan ook geen uitgangspunt zijn voor risicobeschouwingen.	In het voorontwerp van plan zijn beide vervoersprognoses genoemd, maar is uitgegaan van de de gegevens van het UOK, omdat deze het uitgangspunt vormden voor de totale ontwikkeling van het Stationsgebied en daarmee de meeste juridische hardheid bezaten. Beide vervoersprognoses zijn niet meer geschikt voor de berekening van het toekomstige risico, omdat die toekomst alleen gerealiseerd kan worden door de toepassing van vergaande veiligheidsmaatregelen, zoals BLEVE-vrij rijden, ATB verbeterde versie en herroutering. Verwacht wordt dat medio 2010 hierover volledige duidelijkheid bestaat.

				De afspraken betreffende Externe Veiligheid vastgelegd in de UOK zijn nog steeds van toepassing. Conform die afspraken is het Ministerie Van V&W bezig een knelpuntvrij Basisnet te ontwikkelen. Bij een knelpuntsvrij Basisnet zijn de ontwikkelingen binnen het plangebied realiseerbaar wat betreft Plaatsgebonden Risico. Wat betreft het Groepsrisico wordt door Rijk en Gemeente gezamenlijk de verantwoordingsplicht voor Utrecht doorlopen. Ondanks het gegeven dat de toename van het Groepsrisico door het bestemmingsplan "HOV om de Zuid" marginaal zal zijn, wordt de verantwoordingsplicht voor dit plan opgenomen in de totale verantwoordingsplicht die voor geheel Utrecht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor wordt afgelegd.
			NB: HOVbaan speelt rol in veiligheid spoorbaan als bereikbaarheidsvoorziening voor calamiteitenverkeer (= handhaving bereikbaarheid)	
45	4.4	Trillingen Onderzoek en resultaten	De tekst "In het Ontwerp Tracébesluit Sporen in Utrecht is aandacht besteed aan trillingen veroorzaakt door het aan te leggen spoor. Hierin is geconcludeerd dat: ... worden beperkt." Lijkt irrelevant voor dit bestemmingsplan! M.i. geheel schrappen. Bovendien is er inmiddels een TB dat verder reikt dan het samenloopgebied met HOV (en daarmee ook de geciteerde conclusies). Tevens verdwaalde voetnoot in de tekst.	Er is een nieuwe tekst opgenomen.
46	4.5	Uitwerking Milieuzonering	m.i. is er sprake van één locatie onder (dus niet "langs") de HOV. Dat mag best uit de tekst blijken.	Aangepast.
		Conclusie	Idem.	Aangepast.
56	5.4	Artikel 7 Verkeer – Openbaar vervoer	Bergingen krijgen volgens de Regels de aanduiding "berging" (overigens met het eerder gemaakte voorbehoud).	Aangepast.
			Onder HOV tevens talud /constructieve voorzieningen ten behoeve van de spoorbaan (zie eerdere opmerking). Resterende ruimte kan (onder voorbehoud) dienen als berging.	Aangepast.

		Regels		
99	6.1	Verkeer bestemmings-omschrijving	Sub g: kruising met railverkeer?	
100	7.1	Verkeer – Openbaar vervoer bestemmings-omschrijving	Sub b: toevoegen: bereikbaarheidswegen/ontsluiting van de naastgelegen spoorbaan.	Aangepast.
			Mis: "taluds en (constructieve) grondkerende voorzieningen ten behoeve van de naastgelegen spoorbaan".	Aangepast.
			Sub e: toevoegen: "en railverkeer	Aangepast.
			"sub g: waarvan akte!	Aangepast.
			Sub o: stallingruimten voor fietsen	Aangepast.
			Op de kaart een niet nader geduid bouwvlak bij Bleekstraat!	Dit is een gelijkrichterstation.
		Kaart: Blad 1		
		Grenzen bp in vergelijk met TB grens/grens spoorzone	Overschrijding	Zie eerder antwoord bij a.
		Bleekstraat/ AvSbaan	Niet nader geduid bouwvlak t.b.v. gelijkrichterstation onder HOVbaan tegen spoorbaan: voor zover dit op basis Spoorwegwet art 19 kan (maakt deel uit van vergunningverlening).	Zie eerder antwoord bij a.
		Bleekstraat–Westerkade	Grenzen lijken te overlappen	Zie eerder antwoord bij a.
		Oosterkade–Albatrosstraat	Grenzen lijken niet aan te sluiten, ruimte tussen bp en spoorzone	Zie eerder antwoord bij a.
		Pelikaanstraat	[sba–ber]: bergingen onder HOV tegen spoor: vgl. eerdere opmerkingen (talud/grondkerende constructies t.b.v. spoorbaan, rest berging) en onder voorbehoud Spoorwegwetvergunning. Bovendien is betreffend terrein eigendom RIT. Overleg is gaande.	Voor kennisgeving aangenomen.
		Boog M'weerd	Begrenzing V–OV/ (g) spoort niet met TB (spoorzone, maatregelvlak natuur en bereikbaarheidsweg).	Bereikbaarheidsweg wordt mogelijk gemaakt binnen (g).

Overlegpartner [60] – Universiteit Utrecht

Universiteit Utrecht constateert dat het uitgebrachte voorontwerp aansluit bij het eerder vrijgegeven *'Voorontwerp Tram HOV Om de Zuid'* waarop zij per brief van 28 oktober 2008 positief heeft gereageerd. Deze reactie kan – voor zover van toepassing – als ingesloten worden beschouwd.

Universiteit Utrecht onderschrijft de uitgangspunten die voor het ontwerp van de trambaan genoemd worden, in het bijzonder dat de baan [goed] wordt geïntegreerd in de omgeving en benadrukt dat dit t.z.t. ook voor tracédeel U van groot belang is.

Universiteit Utrecht onderstreept het belang van de aanleg van een fietsroute naast de trambaan. Zij ziet het stroomlijnen en op kwaliteit brengen van dit deel van de drukste fietsroute als een belangrijke schakel in de ontwikkeling van het gebied tot fietscampus.

Reactie:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Overlegpartner [81] – Commissie voor Welstand en Monumenten

Commissie voor Welstand en Monumenten is van mening dat het bestemmingsplan helder van opzet en goed leesbaar is. Aanpassing van de juiste beleidsniveaus is gewenst: op blz. 16 wordt de welstandsnota aangehaald, maar zijn de beleidsniveaus volgens de Commissie niet geheel correct weergegeven. Zo hebben Lunet I en Lunet II het beleidsniveau 'Behoud' meegekregen evenals de begraafplaatsen Kovelswade en Soestbergen.

Reactie:

De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast. Aangegeven is dat Lunet I en II en de begraafplaatsen Kovelswade en Soestbergen het beleidsniveau "Behoud" hebben in de Welstandsnota.

Conclusie

Naar aanleiding van de overlegreacties is het concept ontwerp–bestemmingsplan op een aantal plaatsen gewijzigd. Dit zijn met name tekstuele aanpassingen.

Inspraak is gevoerd op het voorlopig ontwerp van de trambaan en niet op een bestemmingsplan. De beantwoording van deze inspraakreacties zal apart aan het college van B&W worden voorgelegd.

Op basis van de overlegreacties kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplan maatschappelijk uitvoerbaar is.