

Bestemmingplan Kop van Leeuwesteyn Zuid

Nota van inspraak en overleg



Gemeente Utrecht

StadsOntwikkeling
Stedenbouw en Monumenten
Team juridische zaken, mei 2010

INHOUDSOPGAVE

Deel A: Inspraak	7
1. Utrechtse Bazaar B.V.	7
2. Asfaltcentrale Utrecht V.O.F. en KWS Infra B.V.	11
Deel B: Overleg ex artikel 3.1.1 Bro.....	19
1. Inspecteur Ruimtelijke Ordening (VROM-Inspectie)	21
2. Provincie Utrecht, Afdeling Ruimte	21
3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)	21
4. Brandweer	22
5. Kamer van Koophandel.....	23
6. Commissie Welstand en Monumenten (CWM)	23
Deel C: overleg met de wijkraad.....	25
Deel D: Overzicht wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan t.o.v. voorontwerpbestemmingsplan	27

Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Kop van Leeuwesteijn Zuid is door het college van Burgemeester en Wethouders vrijgegeven voor inspraak en vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Naar aanleiding van dit collegebesluit heeft het bestemmingsplan met ingang van 13 januari 2010 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen op het gemeentelijk informatiecentrum, de Balie Bouwen, Wonen en Ondernemen en Wijkbureau Leidsche Rijn. Het bestemmingsplan was gedurende deze periode ook via internet te downloaden (www.utrecht.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl).

Tegelijkertijd met de ter inzage legging is het voorontwerpbestemmingsplan verzonden aan diverse instanties overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Indeling van deze nota

In deel A zijn de ingekomen inspraakreacties samengevat en van commentaar voorzien. Indien de inspraakreactie aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan, is dit aangegeven.

Deel B is een weergave van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

In Deel C wordt aangegeven hoe de wijkraad Leidsche Rijn bij dit bestemmingsplan is betrokken.

In Deel D is aangegeven dat de wijzigingen die voortvloeien uit deze Nota van inspraak en overleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Tevens zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Deze nota is aldus een weergave van de inspraak- en vooroverlegreacties.

Deel A: Inspraak

1. Utrechtse Bazaar B.V.

Mr. H.P.G. Jansen van LandRaad heeft namens zijn cliënt, de Utrechtse Bazaar B.V., een aantal opmerkingen gemaakt op het voorontwerpbestemmingsplan, waarvan een aantal specifiek ziet op de nieuwe bedrijvigheid van de Utrechtse Bazaar B.V., en een aantal meer ziet op de juridische kwaliteiten van het voorliggende bestemmingsplan.

Regels

Ten aanzien van artikel 3 van de regels 'Bedrijf' stelt inspreker voor om hierin expliciet de algemene bestemming 'Bedrijf' op te nemen. Strikt formeel impliceert de huidige formulering dat alleen ter plaatse van de aanduiding 'bedrijven tot en met categorie 3.1' daadwerkelijk bedrijven zouden zijn toegestaan. Een bedrijf vestigen in het pand dat de Utrechtse Bazaar B.V. gaat huren, zou dan niet zijn toegestaan.

Reactie

Een van de uitgangspunten van het bestemmingsplan is dat bedrijven in het plangebied maximaal categorie 3.1 (zoals genoemd in de bij de regels behorende Lijst van bedrijfsactiviteiten), mogen zijn. Deze bedrijven kunnen zich in het plangebied vestigen op de Groenewoudsedijk 5 en 6. Op de verbeelding (plankaart) en in de regels was dit niet correct aangegeven. Mede naar aanleiding van deze inspraakreactie zal de aanduiding 'bedrijven tot en met categorie 3.1' zowel in de regels als op de verbeelding (plankaart) worden verwijderd, en zal in de regels worden opgenomen dat binnen de bestemming 'Bedrijf' bedrijven zijn toegestaan tot maximaal categorie 3.1. Hierdoor zal geen onderscheid meer zijn in de binnen het plangebied aangegeven bestemmingsvlakken met de bestemming 'Bedrijf'.

De mogelijkheid tot uitoefening van de in de huurovereenkomst tussen de Utrechtse Bazaar B.V. en de gemeente Utrecht genoemde activiteiten dient te worden opgenomen in de bestemmingsplanomschrijvingen. Hierbij kan worden gedacht aan: 'toegestaan is het maken of het laten maken van muziek, shows en entertainment, activiteiten met een circusachtig karakter, dit alles in de ruimste zins des woords. Toegestaan is het voorts het verschaffen van ter plaatse te nuttigen eet- en drinkwaren, uitgezonderd alcoholhoudende dranken.'

Reactie

Zoals beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, zijn ook in de nieuwe situatie de activiteiten van de Utrechtse Bazaar weer gericht op detailhandel: een plek waar nieuwe en tweedehands producten, en zowel food- als non-food producten verkocht zullen worden. Ook is in de nieuwe situatie beperkte (additionele) horeca toegestaan, net zoals op het huidige terrein mogelijk is. Om dit in het bestemmingsplan te faciliteren is in de regels bij de bestemming 'Bedrijf' opgenomen dat bij detailhandel additionele horeca is toegestaan. Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die neven- of ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van de instelling.

Daarmee zijn niet alle door inspreker vermelde activiteiten mogelijk: activiteiten in de zin van evenementen zijn namelijk niet toegestaan op deze locatie.

Inspreker is van mening dat in artikel 3.2.1 onder b: de aanduiding 'maximale bouwhoogte' zou moeten zijn, in plaats van 'bouwhoogte'.

Reactie

Mede naar aanleiding van deze inspraakreactie zal in artikel 3.2.1 onder b. de aanduiding 'bouwhoogte' worden gewijzigd in 'maximale bouwhoogte'. Dit komt overeen met de aanduiding zoals opgenomen op de verbeelding (plankaart) en is tevens conform de wettelijk vastgestelde Standaard Voorschriften Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008).

In de regels is in artikel 3.3a bepaald dat detailhandel uitsluitend is toegestaan op zaterdag, zondag en op feestdagen. De Utrechtse Bazaar B.V. kan zich in een dergelijke beperking vinden, met dien verstande dat onder de zon- en feestdagen ook worden verstaan de (christelijke) zon- en feestdagen als tweede Kerstdag, tweede Paas- en Pinksterdag, Hemelvaartsdag, Koninginnedag, et cetera. De Utrechtse Bazaar B.V. stelt tevens voor om een wijzigingsbevoegdheid op te nemen in de regels voor het college van Burgemeester en wethouders, teneinde in (voor de gemeente wenselijk) voorkomend geval, deze beperking te verruimen.

Reactie

Wat onder een feestdag wordt verstaan is gedefinieerd in de begripsbepalingen in de regels van het bestemmingsplan. Onder algemeen erkende feestdagen worden verstaan: Nieuwjaardag, de Christelijke tweede Paas- en Pinksterdag, de beide Kerstdagen, Hemelvaartsdag en de dag waarop de verjaardag van de Koning(in) wordt gevierd. Dit zijn de landelijk erkende feestdagen. De door inspreker genoemde feestdagen worden hierin vermeld. De gemeente ziet geen reden om een wijzigingsbevoegdheid op te nemen om het aantal dagen dat de bazaar open zou kunnen zijn, uit te breiden.

Volgens de Utrechtse Bazaar B.V. voorziet het bestemmingsplan niet in lichtmasten voor de parkeerterreinen en de omgeving van de gebouwen. Gevraagd wordt of dit correct is en of dit alsnog dient te worden opgenomen.

Reactie

In de bestemmingsregels is in de bestemmingen 'Bedrijf', 'Verkeer' en 'Verkeer - Parkeergarage' een regeling opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Een lichtmast is een bouwwerk, geen gebouw zijnde is, en is in de regels mogelijk gemaakt tot een hoogte van maximaal 6 meter.

In artikel 4 van de regels is voor de ecologische verbindingszone een groenbestemming opgenomen, maar volgens de Utrechtse Bazaar B.V. is dit wellicht onvoldoende voor de provincie. Inspreker vraagt zich af of het niet beter zou zijn een natuurbestemming op te nemen met een aanlegvergunningenstelsel.

Reactie

De bestemming 'Groen' maakt het mogelijk dat de groenstrook als ecologische verbindingszone wordt gebruikt. Het is niet noodzakelijk, noch gebruikelijk, om aan ecologische verbindingszones een natuurbestemming te geven.

In artikel 8 van de regels is binnen de bestemming 'Water' geen transport mogelijk gemaakt, terwijl wel boten over het kanaal varen.

Reactie

Over het Amsterdam-Rijnkanaal vindt inderdaad veel scheepvaart plaats. Scheepvaart of pleziervaart behoeft echter niet te worden geregeld in de regels, aangezien dit gebruik planologisch gezien niet relevant is, tenzij in verband met milieuwetgeving zoals externe veiligheid. Ook binnen de bestemming 'Verkeer' wordt niet geregeld dat de wegen worden gebruikt door autoverkeer. Om toch aan te geven dat er sprake is van een bepaald gebruik binnen de bestemming 'Water' wordt naar aanleiding van deze inspraakreactie onder artikel 8.1 'vaarwegen' opgenomen, in de lijn met de binnen de bestemming 'Verkeer' opgenomen 'rijwegen'.

Bouwmogelijkheden

De Utrechtse Bazaar B.V. wenst aan het te huren gebouw een goede uitstraling te geven, welke passend is bij de bedrijfsactiviteiten van de Utrechtse Bazaar en de omgeving. In dat verband heeft de Utrechtse bazaar het voornemen een overkapping van de entree te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van een pagodetent. Onder deze overkapping kunnen enige horecavoorzieningen worden geplaatst, zoals een ijscofkar of loempiakraam. Voor voldoende herkenbaarheid wenst de Utrechtse Bazaar B.V. een reclamezuil op/in de buurt van het gebouw te plaatsen (gelijk andere bedrijven in de directe omgeving), welke voldoende zichtbaar is vanaf de rijksweg A2 (hoogte circa 35-40 meter). Ook is het noodzakelijk voldoende hoge vlaggenmasten te kunnen plaatsen (huidige maximale hoogte van 6 meter is te laag; de Utrechtse Bazaar B.V. stelt een hoogte voor van circa 10 meter) en dient de mogelijkheid aanwezig te zijn tot het stallen van een aantal buitenkraampjes voor buiten-/horeca activiteiten op (delen van) het parkeerterrein. De huidige bestemming en bouwregels ex artikel 3 en artikel 7 geven deze mogelijkheden nog niet en de Utrechtse Bazaar B.V. vraagt hierin te voorzien.

Reactie

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het gewenst om zo min mogelijk aanbouwen en aanhangsels aan het gebouw te realiseren. Dit om verrommeling van de buitenruimte in het gebied tegen te gaan en de verblijfskwaliteit van het gebied te handhaven of zelfs te verbeteren. Een overkapping van de entree met het doel horecavoorzieningen te kunnen plaatsen, is derhalve niet toegestaan. Een grote reclamezuil en grotere vlaggenmasten dan als aangegeven in de regels, zijn op basis hiervan evenmin toegestaan. Wel is het eventueel mogelijk om tijdelijke kraampjes en andere mobiele horecavoorzieningen tijdens de openingstijden van de Utrechtse Bazaar op het terrein te plaatsen. Reclame-uitingen worden verder geregeld in de verschillende reclameverordeningen van de gemeente Utrecht.

Geluid

In hoofdstuk 2 wordt in paragraaf 2.3.4 (Milieubeleid) een ambitie uitgesproken om de milieuhinder terug te brengen tot de grenzen van het bestemmingsplan. Dit wordt verder niet uitgewerkt, maar impliceert wel dat dit een doel is van het plan, terwijl hierin geen concrete acties worden ondernomen. In paragraaf 5.1.4 wordt ook aangegeven dat de geluidszone niet wordt aangepast. Inspreker vraagt zich af of dit voldoende is uitgewerkt.

Reactie

Doordat nieuwe vestigingen van grote geluidsproducerende bedrijven worden uitgesloten, wordt de bestaande geluidsruimte niet verkleind noch vergroot. De geluidsruimte is vastgelegd in de vigerende geluidszone zoals opgenomen op de verbeelding (plankaart). De Wet geluidhinder geeft geen aanleiding voor wijzigingen hiervan. Daarbij komt dat er geen geluidsgevoelige bestemmingen aan het plan toegevoegd worden en de bedrijfsactiviteiten van KWS niet aangepast zijn. Wanneer de bedrijfsactiviteiten van KWS wel worden aangepast is er reden tot aanpassing van de geluidszone. Derhalve is de gemeente dan ook niet voornemens om met dit bestemmingsplan het gezoneerde industrieterrein Hooggelegen op te heffen.

Water

In hoofdstuk 5 (Onderzoek en randvoorwaarden) wordt geconcludeerd dat er geen (nadelige) gevolgen zijn voor de waterhuishouding. Daarna wordt gesteld dat er niet voldoende gecompenseerd wordt om de negatieve gevolgen op te vangen. Dit lijkt inspreker strijdig met hetgeen in de tweede alinea van 5.7.3 wordt gesteld, namelijk dat eventuele extra waterberging middels aquaflow gerealiseerd kan worden.

Reactie

De geconstateerde strijdigheid in de tekst is correct. Naar aanleiding van het overleg dat is gevoerd met de Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, zal de waterparagraaf worden aangepast. Het bestemmingsplan gaat in het vervolg uit van voldoende compensatie binnen het plangebied waardoor geen sprake is van nadelige gevolgen van de ontwikkelingen op de waterhuishouding.

Flora- en fauna

In paragraaf 5.8.1 wordt volgens inspreker geen conclusie verbonden aan het ontbreken van natuurlijke vegetatie in relatie tot beschermde insectensoorten. Inspreker meent dat dit dus verder onderzocht zou moeten worden, dan wel deze bepaling zou moeten vervallen. In deze paragraaf wordt verder gesteld dat de rugstreeppad en vleermuizen ter plaatse niet verwacht worden, maar in de conclusie op pagina 33 staat echter dat er bij aanvragen van de bouwvergunning onderzoek naar gedaan moet worden. Inspreker meent dat dit onderzoek in de bestemmingsplanfase zou moeten gebeuren om de haalbaarheid van het plan aan te tonen. De aanwezigheid van dergelijke soorten is immers geen reden om de bouwvergunning te weigeren.

Reactie

In de quick scan is geconcludeerd dat doordat er geen natuurlijke vegetaties aanwezig zijn, er geen strikt beschermde insectensoorten aanwezig zijn. Dit is een feitelijke constatering en daar behoeft geen conclusie aan te worden verbonden.

In de genoemde paragraaf wordt geconcludeerd dat binnen het plangebied geen soorten verwacht worden, waarvoor in het kader van de Flora en Faunawet ontheffing moet worden aangevraagd. Een ontheffing op grond van de Flora en Faunawet moet overigens door de initiatiefnemer worden aangevraagd, en door ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zijn verleend voordat er daadwerkelijk gebouwd gaat worden. Het is dus niet noodzakelijk dat de ontheffing verleend wordt voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Nieuwbouw bedrijven

In paragraaf 5.9 wordt in de tweede alinea gesproken over mogelijke toekomstige nieuwbouw van bedrijven. Het bestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid maakt dat niet mogelijk, dus om onduidelijkheid en/of bezwaren te voorkomen, zou deze zinsnede volgens inspreker beter kunnen vervallen.

Reactie

In lijn met de inspraakreactie zal de bedoelde zinsnede komen te vervallen, aangezien dit bestemmingsplan inderdaad de bedoelde nieuwbouw van bedrijven niet mogelijk maakt.

Economische uitvoerbaarheid

In hoofdstuk 6 (Uitvoerbaarheid) wordt geschreven over het kostenverhaal, maar de economische uitvoerbaarheid gaat volgens inspreker verder dan enkel het kostenverhaal. Dit blijkt echter niet uit de toelichting. Inspreker gaat er van uit dat de gemeente voldoende middelen heeft vrijgemaakt voor de realisatie van het bestemmingsplan waardoor de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.

Reactie

Voor de ontwikkelingen zoals beschreven in het bestemmingsplan zijn bij de gemeente Utrecht de benodigde financiële middelen aanwezig.

Bestemmingsplansystematiek

In hoofdstuk 7 (Juridische planopzet), paragraaf 7.4, wordt vermeld dat binnen het bestemmingsplan een grote mate van flexibiliteit is opgenomen in de vorm van globale bestemmingen. Volgens inspreker is echter juist gekozen voor een zeer strikte bestemmingssystematiek: strakke bouwvlakken zonder uitbreidingsmogelijkheden, waardoor dit een onjuist beeld schept. Het plan verwijst verder in de regels naar bouwvlakken terwijl die in de betreffende bestemming niet aanwezig zijn (zie artikel 5.2.1) of er wordt gesproken over bouwen buiten het bouwvlak terwijl de bestemming gelijk is aan het bouwvlak (artikel 6.2.1).

Reactie

In het bestemmingsplan is sprake van globale bestemmingen, waarbij de beoogde ontwikkelingen duidelijk worden begrensd. Wat betreft de mogelijkheid om te bouwen buiten de bouwvlakken: ten aanzien van de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer - Parkeergarage' is het inderdaad overbodig om een mogelijkheid te bieden om buiten het bouwvlak te bouwen nu het bouwvlak gelijk valt met de bestemmingsgrens. Deze onderdelen van de regels zullen dan ook worden verwijderd.

2. Asfaltcentrale Utrecht V.O.F. en KWS Infra B.V.

Mr. J.C. van Oosten van Stibbe, heeft namens Asfaltcentrale Utrecht V.O.F. en KWS Infra B.V. de navolgende inspraakreactie ingediend.

Asfaltcentrale Utrecht V.O.F. en KWS Infra B.V. maken zich zorgen over de consequenties van het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan voor de bedrijfsvoering van de asfaltcentrale. Op zich hebben insprekers geen bezwaren tegen de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen functies, mits deze functies de bedrijfsvoering niet belemmeren, hinderen of anderszins hinder of overlast veroorzaken.

Verplaatsing Asfaltcentrale?

De asfaltcentrale is in het verleden regelmatig gemoderniseerd. Bij besluit van 13 maart 2009 heeft het college besloten tot verlening van bouwvergunningen, na afgifte van de milieuvergunning overeenkomstig artikel 52 van de Woningwet. Ook de gemeenteraad heeft aangegeven dat in de nabijheid van de asfaltcentrale geen woningbouw zal plaatsvinden (verwezen wordt naar het verweerschrift van de gemeenteraad inzake het beroep van Volker Stevin tegen het voorbereidingsbesluit van de raad van 10 januari 2008). Hiermee kan volgens inspreker worden vastgesteld dat ook het gemeentelijk uitgangspunt handhaving van de centrale op de huidige locatie is. Wat inspreker betreft bestaat thans dus geen uitzicht op verplaatsing van de asfaltcentrale en dient bij de gemeentelijke planvorming en dit voorontwerpbestemmingsplan te worden uitgegaan van continuering van de – positief bestemde – asfaltcentrale. Uit de plantoelichting komt echter naar voren dat de gemeente er van uit gaat dat de asfaltcentrale wel verplaatst zal worden. Indien het college met een constructief voorstel over de verplaatsing komt, zijn insprekers bereid daarover te spreken. Op dit moment is echter geen sprake van verplaatsing.

Reactie

De in het bestemmingsplan toegelaten functies zijn met de asfaltcentrale verenigbaar. Dit bestemmingsplan gaat er derhalve niet vanuit dat de asfaltcentrale uit het nabij gelegen gebied wordt verplaatst.

In de toelichting wordt aangegeven welk beleid is vastgesteld voor het plangebied en omgeving. Eén van de beleidsstukken is de Ontwikkelingsvisie Centrale Zone uit 2005. In deze visie is de opgave opgenomen voor het realiseren van een woongebied dat Leidsche Rijn en Kanaleneiland dichterbij elkaar brengt. In deze visie is ook aangegeven dat deze ontwikkeling nog ver in de toekomst ligt. Een van de redenen hiervoor is, is dat de asfaltcentrale realisering hiervan in de weg staat. Vooralsnog is er dus nog geen sprake van verplaatsing van de asfaltcentrale. Wij nemen er overigens kennis van dat inspreker wél openstaat voor een voorstel.

Verkeer

Het voorontwerp maakt een aantal ontwikkelingen in de nabijheid van de asfaltcentrale mogelijk die de bedrijfsvoering van de centrale mogelijk bemoeilijken: (tijdelijke) vestiging van de Utrechtse Bazaar en een P+R. Deze voorzieningen zullen namelijk aanzienlijke verkeersstromen en een grote vraag naar parkeergelegenheid met zich brengen. Van belang in dit verband is dat de asfaltcentrale ook in het weekeinde operationeel is en dat het asfalt per vrachtwagen wordt getransporteerd naar diverse projecten. De toegangswegen van en naar de asfaltcentrale zijn smal en tegenliggers zijn lastig te passeren, met name indien er langs die wegen wordt 'wildgeparkeerd'.

Reactie

De voorzieningen die worden geregeld in het bestemmingsplan zullen inderdaad meer verkeer in het gebied genereren dan nu het geval is. Vanwege de beperkte openingstijden in het weekend geldt dit voor de Utrechtse Bazaar echter alleen in het weekend. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven, is voor de weekenden en op feestdagen de capaciteit van de wegen daarentegen ruim voldoende om het verkeer (de bezoekers) van en naar de Utrechtse Bazaar te kunnen verwerken. Daarmee is ook nog voldoende ruimte voor het verkeer van en naar KWS/asfaltcentrale.

Wat betreft de P+R zal de toename van verkeer hoofdzakelijk gelden voor verkeer dat afkomstig is van de P+R. Het overgrote deel van het verkeer naar de P+R, namelijk het verkeer op de oostelijke baan van de rijksweg A2, rijdt immers via de nieuwe afrit van de rijksweg A2. De wegen in het gebied zijn hier echter voldoende voor uitgerust: ter plaatse van de Taatsedijk is de weg 6 meter breed. Hiermee voldoet de weg aan de richtlijnen voor de breedte van een ontsluitingsweg. Qua capaciteit is er in het weekend voldoende ruimte om ook het (geringe) P+R verkeer via de Taatsedijk en Orteliuslaan te verwerken, naast het verkeer van/naar de Utrechtse Bazaar en verkeer van/naar KWS/Asfaltcentrale.

De vraag naar parkeervoorziening ten behoeve van de Utrechtse Bazaar wordt volledig op eigen terrein opgelost: rondom de toekomstige hal van de Utrechtse Bazaar wordt een groot parkeerterrein aangelegd van circa 1.200 parkeerplaatsen en afgezet met een hek. Het aantal van circa 1.200 parkeerplaatsen komt overeen met het huidige aantal bij de Veilinghal in Vleuten.

Voor de P&R geldt vanzelfsprekend dat de parkeermogelijkheid plaats vindt in de P&R zelf. Het is absoluut niet de bedoeling dat langs de wegen in de bermen 'wild' wordt geparkeerd. Hiertoe zullen passende (fysieke) verkeersmaatregelen en/of handhavingsmaatregelen worden getroffen door de gemeente, in samenspraak met de Utrechtse Bazaar.

Insprekers vrezen dat het verkeer dat beide voorzieningen aantrekt het vrachtverkeer van en naar de asfaltcentrale ernstig zal belemmeren. Uit de plantoelichting begrijpt inspreker namelijk dat de routing van het verkeer van en naar de Utrechtse Bazaar verloopt via Hooggelegen, Taatsendijk.

Het is insprekers onduidelijk wat met Hooggelegen wordt bedoeld, nu geen weg is met die naam in de omgeving van de asfaltcentrale. Wanneer bedoeld wordt op het nabij gelegen knooppunt Hooggelegen is het insprekers onduidelijk hoe deze route dan exact verloopt, en zij sluiten niet uit dat deze route (deels) gelijk is aan de route die het vrachtverkeer van en naar de asfaltcentrale gebruikt.

Reactie

Met Hooggelegen wordt bedoeld: knooppunt Hooggelegen. Zowel bezoekers die met de auto naar de Utrechtse Bazaar gaan, als het verkeer van/naar Asfaltcentrale hebben een aantal mogelijkheden om deze te bereiken:

Vanuit de stad:

- 1. Prins Clausbrug en door Papendorp naar de Taatsedijk;*
- 2. De Meernbrug, Ds. M. Kinglaan, knooppunt Hooggelegen, stadsbaan (voorheen Letschertweg) Marinus van Tyrusviaduct, Taatsedijk.*

Vanaf de rijksweg A2:

- 1. rijksweg A2 via knooppunt Hooggelegen, stadsbaan (voorheen Letschertweg) Marinus van Tyrusviaduct, Taatsedijk;*
- 2. rijksweg A12, afrit Nieuwegein, door Papendorp, Taatsedijk.*

Insprekers menen voorts dat de verkeersafwikkeling niet veilig is, nu bezoekers van de Utrechtse Bazaar vermoedelijk niet alleen per auto, maar ook per fiets en lopend zich een weg zullen moeten banen door het drukke (vracht)verkeer van en naar de asfaltcentrale, de Utrechtse Bazaar en de P+R. Vanwege de grote bezoekersaantallen van de Utrechtse Bazaar zal het voetgangersverkeer intensief zijn. Om veiligheidsredenen zal het (vracht)verkeer van en naar de asfaltcentrale langzaam moeten rijden, hetgeen belemmerend werkt. Dat in het weekeinde bedrijvenpark Papendorp niet in gebruik is, maakt dit niet anders omdat het verkeer van bedrijvenpark Papendorp ook door de week geen gebruik maakt van de Taatsedijk en van andere toegangswegen van en naar de asfaltcentrale gelegen ten noorden van Papendorp.

Er zullen inderdaad bezoekers met de (brom)fiets naar de Utrechtse Bazaar komen. Uit verkeerstellingen, uitgevoerd op de huidige locatie aan de Vleutenseweg, blijkt echter dat dit minimaal is: minder dan 1% van het aantal bezoekers komt met de (brom)fiets.

De meest logische routes voor de (brom)fiets is via het fietspad langs de ds. M. Kinglaan en de Groenewoudsedijk alsmede via de Prins Clausbrug. Via de Taatsedijk rijdt het fietsverkeer naar de Utrechtse Bazaar. De Taatsedijk is een 50 km/u-weg die in totaal circa 6 meter breed is. De weg is op dit moment geschikt voor zowel fietsers als motorvoertuigen, een gedeelte van de weg is uitgevoerd met een onderbroken witte streep, een zogenaamde fiets- suggestiestrook. Hierdoor is de weg voldoende veilig en kan geen conflict ontstaan met het vrachtverkeer. Gezien de ligging van de Utrechtse Bazaar zal het aantal voetgangers nihil zijn.

Fietsers en voetgangers van en naar de P+R maken gebruik van het fietspad op het Marinus van Tyrusviaduct. De ingang van deze voorziening (voor voetgangers en fietsers) bevindt zich namelijk op het viaduct.

Afslag A2

Het bestemmingsplan voorziet eveneens in de realisatie van een nieuwe afslag van de rijksweg A2. Insprekers menen dat aan een deel van hun bezwaren tegemoet kan worden gekomen indien ook vanuit de asfaltcentrale een directe aansluiting op de rijksweg A2 kan worden gerealiseerd. Een zodanige ontsluiting zou gerealiseerd kunnen worden ten zuiden of noorden van de voorziene P+R en kunnen aansluiten op de aldaar voorgestane ontsluiting. Hierover wil inspreker graag in overleg treden.

Reactie

Zoals inspreker terecht stelt, voorziet het bestemmingsplan in een extra afrit vanaf de rijksweg A2 ten behoeve van de P+R Hooggelegen. Rijkswaterstaat heeft hierbij expliciet gesteld dat deze afrit enkel en alleen zal worden aangelegd ten behoeve van de P+R voorziening, en niet bedoeld mag zijn als doelgroepenafrit naar het plangebied Kop van Leeuwesteyn Zuid. Het is dus niet mogelijk dat de asfaltcentrale ten behoeve van bevoorradingsverkeer mede gebruik kan maken van deze afrit.

Het is inspreker niet geheel duidelijk of de afrit naar de rijksweg A2 alleen om een afrit gaat of ook om een oprit. Indien het gaat om een afrit en een oprit, dan lijkt het voor de hand te liggen dat het busverkeer geheel via de rijksweg A2 geschiedt. Indien het alleen gaat om een afrit, dan zullen de bussen zich een weg moeten banen over de smalle wegen van Papendorp, waarvan ook het vrachtverkeer van en naar de asfaltcentrale gebruik maakt. Inspreker acht dit een onwenselijke situatie. Evenmin is het inspreker duidelijk of ook de bezoekers van de Utrechtse Bazaar gebruik zullen maken van de afrit naar de rijksweg A2.

De afrit vanaf de rijksweg A2 is enkel een afrit ten behoeve van het autoverkeer voor de P+R. De bussen maken gebruik van de HOV-baan over het Marinus van Tyrusviaduct met een halte bovenop het viaduct, ter hoogte van de P+R. Door Papendorp gaat straks een vrije busbaan lopen die wordt aangesloten op dit viaduct, de bussen rijden dus niet op dezelfde wegen als het overig verkeer, waaronder de vrachtwagens van de asfaltcentrale.

De bezoekers van de Utrechtse Bazaar zullen geen gebruik kunnen maken van de afrit rijksweg A2. Het verkeer van en naar de Utrechtse Bazaar, dat alleen geopend is op weekenden en feestdagen, komt over de Taatsedijk. In het weekend is voldoende wegcapaciteit beschikbaar.

De ontwikkelingen in het plangebied genereert derhalve wel meer (auto)verkeer in het gebied dan nu het geval is, maar dit heeft geen consequenties voor het bevoorradingsverkeer van de Asfaltcentrale.

Overlast

Insprekers merken op dat de plankaart en de daarop aangeduide bestemmingen, ten onrechte de indruk wekken dat sprake zou zijn van extensieve functies zoals bedrijven en infrastructuur, terwijl blijkens de voorschriften in werkelijkheid sprake is van (zeer) intensieve functies zoals (grootschalige) detailhandel, (commerciële) dienstverlening en horeca. Het bestemmingsplan brengt daarmee stedelijke problematiek in een tot op heden rustig en afgelegen bedrijventerrein. Los van de verkeers- en parkeerproblemen, vreest inspreker voor personen die onbevoegd de bedrijfspercelen van insprekers betreden, wildplassen, lawaai, drankmisbruik, graffiti, vernielingen, diefstal, geweld et cetera. Een dergelijke wijze van bestemmen bevordert de duidelijkheid en rechtszekerheid niet.

Reactie

De plankaart vormt samen met de regels en toelichting het bestemmingsplan en kunnen dus niet los van elkaar worden gezien. In de regels worden de op de plankaart opgenomen bestemmingen, nader omschreven. Mede in relatie met de toelichting van het bestemmingsplan, kan op basis hiervan pas een juiste conclusie worden getrokken wat daadwerkelijk binnen het plangebied mogelijk is, te weten bedrijvigheid tot en met maximaal categorie 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, detailhandel (met additionele horeca) en opslag, en een P+R.

De Utrechtse Bazaar zal alleen in het weekend geopend zijn en op feestdagen, waarbij het terrein inclusief het parkeerterrein geheel omheind is en de bezoekers zich dan ook met name op dit terrein zullen verblijven. In combinatie met de verkeersmaatregelen op de openbare weg wordt daarmee (verkeers)overlast in de omgeving voorkomen. Overigens wordt ook overigens geen overlast verwacht van de bezoekers van de Utrechtse Bazaar voor de omliggende percelen: het parkeerterrein is afgesloten en de bezoekers komen in principe naar de Utrechtse Bazaar om inkopen te doen. Mocht onverhoopt toch sprake van enige overlast, dan zullen passende maatregelen worden getroffen door de gemeente in samenspraak met de Utrechts Bazaar.

Beperking bedrijfsvoering

Nu van verplaatsing geen sprake is, dient de Asfaltcentrale dienovereenkomst vaste jurisprudentie van de Afdeling over redelijke uitbreidingsmogelijkheden te beschikken en in ieder geval niet te worden 'ingesnoerd'. Inspreker vreest dat de ontwikkelingen zoals het voorontwerpbestemmingsplan die mogelijk maakt, niet alleen ertoe leiden dat zij niet meer over redelijke uitbreidingsmogelijkheden beschikken, maar bovendien dat zij beperkt worden in het (ongehinderd voortzetten van) de huidige bedrijfsvoering.

In het onderhavige bestemmingsplan worden functies toegelaten die verenigbaar zijn met de asfaltcentrale. Dit bestemmingsplan gaat er derhalve vanuit dat de asfaltcentrale blijft voor de periode van 10 jaar, de termijn waar ook het bestemmingsplan op ziet.

Door alleen functies toe te laten die verenigbaar zijn met 'zwaardere' bedrijven zoals KWS, is er met dit bestemmingsplan daarom geen sprake van een beperking van de bedrijfsvoering van de bestaande bedrijven in het plangebied ten opzichte van de huidige situatie. Er treedt met voorliggend bestemmingsplan ook geen wijziging in de geluidszone op. Enige wijziging die in de toekomst mogelijk zou kunnen komen is een aanpassing van de geluidzone naar aanleiding van de gewijzigde bedrijfsvoering van bedrijven binnen het industrieterrein (Nedal, door de provincie in behandeling zijnde revisievergunning van KWS). Wanneer dit in een nieuw bestemmingsplan eventueel ooit aan de orde komt, zal dit zeker worden afgestemd met betreffende bedrijven en dient ook hier de bestemmingsplanprocedure te worden doorlopen.

Het bestemmingsplan Kop van Leeuwesteijn Zuid heeft op grond van het voorgaande dus geen consequenties voor de bedrijfsvoering van de reeds gevestigde bedrijven.

Parkeren

De P+R en de Utrechtse Bazaar zullen een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking hebben. Inspreker vreest voor wildparkeren. Het is insprekers niet bekend of het parkeren in hetzij de P+R, hetzij op de parkeerplaatsen op maaiveldniveau, betaald zal zijn. Wanneer dit het geval is, dan zal dat ongetwijfeld leiden tot het parkeren langs de toegangswegen naar de asfaltcentrale. Dit is onwenselijk omdat de asfaltcentrale niet alleen door de week, maar juist in het weekeinde en op feestdagen in gebruik is. Juist op die dagen – wanneer het reguliere wegverkeer relatief rustig is – vinden de meeste wegafsluitingen plaats ten behoeve van asfalteringswegwerkzaamheden. Het verkeer van en naar de asfaltcentrale verloopt door het kantorenpark Papendorp en vervolgens over de Taatsendijk naar de asfaltcentrale. Op delen van deze route is de weg zodanig smal dat (deels) op de rijbaan geparkeerde auto's veel hinder zullen veroorzaken. Het is inspreker niet duidelijk hoe het college de parkeerproblematiek zal handhaven, omdat de handhaving intensieve beheersmaatregelen vereist waarin gedurende bepaalde tijdvakken (veel) toezicht vereist is. Deze regelen zijn eveneens vereist om de stedelijke problematiek te beheersen.

De P&R Hooggelegen wordt straks een betaalde gebouwde parkeervoorziening, die enkel bereikbaar is vanaf de rijksweg A2 en de Taatsedijk. Van 'wildparkeren' langs de toegangswegen naar de asfaltcentrale kan dus geen sprake zijn.

Om de Utrechtse Bazaar wordt straks een groot parkeerterrein aangelegd. Dit parkeerterrein heeft straks minimaal even veel parkeerplaatsen als de huidige locatie van de Utrechtse Bazaar aan de Vleutenseweg, zijnde circa 1.200 parkeerplaatsen. Daarbij is er op de locatie aan de Groenewoudsedijk ook een goede bereikbaarheid met (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer (HOV). Hierdoor zal de parkeerbehoefte naar alle waarschijnlijkheid zelfs iets afnemen in vergelijking met de huidige situatie. De aan te leggen parkeerplaatsen voldoen daarmee aan de te verwachten parkeerbehoefte.

Het parkeren voor de Utrechtse Bazaar vindt plaats in het weekend op een parkeerterrein achter een hek, en is onbetaald. Het parkeerterrein krijgt een ingang aan de noordoostkant van het terrein en een uitgang aan de zuidoostkant van het terrein. Het afgesloten parkeerterrein krijgt een zodanige routing of logistiek, waardoor de auto's logisch over het terrein worden geleid. Hierdoor blijven de auto's binnen het terrein en wordt voorkomen dat bezoekers buiten het terrein gaan zoeken naar een parkeerplaats. De Utrechtse Bazaar werkt om dit te bereiken mede met 'parkeeraanwijzers'.

Ook hier geldt dat het absoluut niet de bedoeling is, dat langs de weg in de bermen 'wild' wordt geparkeerd. Dit hoeft ook niet aangezien het aanbod op het parkeerterrein volgens de berekeningen voldoet aan de behoefte. Indien wildparkeren toch onverhoopt zal optreden, zullen passende maatregelen worden getroffen door de gemeente in samenspraak met de Utrechts Bazaar. Dit kan door middel van bebording of fysieke maatregelen in de berm. De verkeersaanwijzers van de Utrechtse Bazaar zorgen voor een goede verkeersafwikkeling op en bij eigen terrein. Een goede verkeersafwikkeling is ook voor hen van groot belang.

Geluid

In de plantoelichting staat vermeld dat bedrijven die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, in beginsel niet zijn toegestaan in het plangebied. Inspreker merkt op dat op grond van het vigerende bestemmingsplan op de gronden behorend tot het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan de vestiging van grote lawaaimakers niet is uitgesloten. Het onderhavige plangebied is daarmee een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Het uitsluiten van de vestiging van grote lawaaimakers leidt tot een verkleining van het industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder, wat ertoe leidt dat de beschikbare geluidsruimte voor de asfaltcentrale en voor Nedal aanzienlijk toeneemt. Inspreker vraagt zich af of deze consequentie door het college is onderkend. Zij vreest dat het college beoogt het gezoneerde industrieterrein Hooggelegen uiteindelijk op te heffen. Nu evenwel van verplaatsing van de asfaltcentrale geen sprake is en de centrale een grote lawaaimaker is, kan van opheffing van het gezoneerde industrieterrein geen sprake zijn. Hiervan willen Asfaltcentrale Utrecht V.O.F. en KWS Infra B.V. graag een bevestiging ontvangen.

Reactie

Doordat nieuwe vestigingen van grote geluidsproducerende bedrijven in het bestemmingsplan worden uitgesloten, wordt de bestaande geluidsruimte niet verkleind noch vergroot. De beschikbare geluidscentrale voor de asfaltcentrale en voor Nedal neemt dus niet toe.

De geluidsruijnte is vastgelegd in de vigerende geluidszone zoals opgenomen op de verbeelding (plankaart). De Wet geluidhinder geeft geen aanleiding voor wijzigingen hiervan. Daarbij komt dat er geen geluidsgevoelige bestemmingen aan het plan worden toegevoegd en de bedrijfsactiviteiten van KWS niet aangepast zijn. Wanneer de bedrijfsactiviteiten van KWS wel worden aangepast is er reden tot aanpassing van de geluidszone. Derhalve is de gemeente dan ook niet voornemens om met dit bestemmingsplan het gezoneerde industrieterrein Hooggelegen op te heffen.

Het bestemmingsplan geeft tevens geen inzicht in het effect van de oprichting van de P+R op de geluidsemissie op de relevante meetpunten op de geluidszone rondom de asfaltcentrale. Onbekend is of de P+R een zodanig effect heeft dat de geluidsemissie vanwege de asfaltcentrale op enkele meetpunten op de zonegrens de aldaar maximaal toegestane 50dB (A) overschrijdt. Indien dat zo zou zijn, dan zou het onderhavige voorontwerp de asfaltcentrale de facto wegbestemmen, hetgeen niet beoogd zal zijn.

Reactie

Het voorliggende bestemmingsplan beperkt de milieucategorie voor bedrijven op dit deel van het industrieterrein, ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Daarom is door de gemeente geen aanleiding gezien om een nieuw geluidsonderzoek te doen. Bij een nieuwe vestiging van bedrijven zal getoetst worden of deze bedrijven passen binnen de vigerende geluidszone. Van het de facto wegbestemmen van de asfaltcentrale is geen sprake.

Luchtkwaliteit

Insprekers maken zich zorgen over de bijdrage aan de concentratie van stoffen in de buitenlucht ten gevolge van de P+R en de Utrechtse Bazaar voor de renovatie van de asfaltcentrale vereiste vergunningen. Zij verzoeken het college hen te bevestigen dat het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan wat betreft het element luchtkwaliteit, niet in de weg staat aan de renovatie van de asfaltcentrale.

Reactie

Door de gemeente is in samenwerking met Cauberg Huygen een luchtkwaliteitsbeoordeling uitgevoerd ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan, op basis waarvan wordt geconstateerd dat langs wegen met een toename van meer dan 500 mvt/etmaal er geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Voor de overige wegen in het beïnvloedingsgebied (toename aantal verkeersbewegingen minder dan 500 mvt/etmaal) geldt dat bij alle wegtypes de eventuele verslechtingen van de luchtkwaliteit ruimschoots niet in betekenende mate (NIBM) zijn, zoals vastgelegd in het Besluit NIBM. Op basis van deze bevindingen zijn er vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

Bij een eventuele renovatie van de asfaltcentrale zal worden beoordeeld of op de terreingrenzen wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer en of een eventuele toename van het aantal verkeersbewegingen (van en naar de asfaltcentrale) voldoet aan de criteria uit de Wet milieubeheer. Er kan door het college op voorhand geen bevestiging worden gegeven dat de renovatie van de asfaltcentrale voldoet aan de criteria uit de Wet milieubeheer, omdat vooralsnog ook onbekend is wat een dergelijke renovatie zal inhouden.

Planregels

Artikel 1 Begrippen: Inspreker merkt op dat in artikel 1 van de planregels geen definitie is opgenomen van het begrip 'bouwperceel' en 'terreinafscheiding'. Evenmin is het begrip 'Bevi-inrichting', het begrip 'onderkomens' en het begrip 'gemengde functies' gedefinieerd. Het komt de duidelijkheid en daarmee de rechtszekerheid van het bestemmingsplan volgens inspreker ten goede wanneer deze begrippen worden gedefinieerd.

Reactie

De definitie van bouwperceel en Bevi-bedrijven zullen worden opgenomen in de begripsbepalingen. De regeling voor de gemengde functie wordt gewijzigd in de regels, zodat het opnemen van een begripsbepaling niet nodig is. De definitie van onderkomen en terreinafscheiding worden niet toegevoegd, aangezien hiervoor kan worden gesteld dat duidelijk moge zijn wat hieronder kan worden verstaan.

Artikel 3: Bedrijf: de plantoelichting suggereert dat de Utrechtse Bazaar en de bedrijfsactiviteiten in de hal aan de Groenewoudsedijk 6 tijdelijk zijn. Uit artikel 3 van de planregels blijkt die tijdelijkheid niet. Volgens inspreker zou het de duidelijkheid van het bestemmingsplan ten goede komen wanneer de plantoelichting aansluit op de planregels.

Reactie

In het bestemmingsplan wordt geen beperking opgelegd voor de termijn waarop de Utrechtse Bazaar zich aan de Groenewoudsedijk mag vestigen. Het bestemmingsplan is geldig voor de duur van 10 jaar. Na 10 jaar vindt een herziening van het bestemmingsplan plaats en zal dan opnieuw worden bekeken wat de invulling van het gebied kan worden.

Deel B: Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro, is het voorontwerp-bestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening
2. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen
3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
4. Bestuur Regio Utrecht
5. VRU Veiligheidsregio Utrecht
6. Brandweer Utrecht
7. StadsOntwikkeling, Commissie voor Welstand en Monumenten
8. Ministerie van Verkeer en Waterstaat
9. Ministerie van Economische Zaken
10. Kamer van Koophandel Midden-Nederland
11. Wijkbureau Leidsche Rijn o.v.v. Wijkraad Leidsche Rijn

Van de overlegpartners genoemd onder 1, 2, 3, 6, 7 en 10 is een reactie ontvangen. De overige overlegpartners hebben niet gereageerd. Overlegpartners 1, 2 en 10 hebben als reactie aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van inhoudelijke opmerkingen. De reacties van de overlegpartners 6 en 7 zijn hieronder samengevat en beantwoord.

1. Inspecteur Ruimtelijke Ordening (VROM-Inspectie)

De VROM-Inspectie heeft aangegeven geen opmerkingen bij het voorontwerpbestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid. Ook heeft de VROM-Inspectie geen opmerkingen ontvangen van een van de andere rijksdiensten.

Reactie

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Provincie Utrecht, Afdeling Ruimte

De provincie constateert dat het voorontwerpbestemmingsplan in overeenstemming is met de provinciale belangen zoals die zijn beschreven in de provinciale Beleidslijn nieuwe Wro. Het concept-ontwerpplan geeft dan ook geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Bij brief van 24 februari 2010 heeft het HDSR negatief geadviseerd over het bestemmingsplan. Het HDSR heeft hierbij aangegeven met de beschikbare informatie niet te kunnen inschatten of het plan voldoet aan een belangrijkste minimale voorwaarde van het HDSR: het 'standstill beginsel'. Dit beginsel houdt in dat door een plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. Verzocht werd om aan te tonen dat de ontwikkelingen van Kop van Leeuwesteyn Zuid geen negatief effect hebben op het watersysteem. Concreet werd gesteld:

1. Het bestemmingsplan verwijst naar de aanleg van oppervlaktewatercompensatie in de vorm van bermsloten langs de geluidswallen van de A2 en de aangelegde overcompensatie in Papendorp. Uit de laatste zin van deze alinea uit paragraaf 5.7.3 blijkt dat het nog niet duidelijk is hoeveel oppervlaktewater daadwerkelijk als overcompensatie gebruikt kan worden;
2. Verzocht wordt een onderbouwing aan te leveren waarin wordt aangetoond dat er voldoende overcompensatie is aangelegd in Papendorp dat nog niet is aangesproken voor de ontwikkelingen uit het bestemmingsplan Papendorp. Dit kan door het actualiseren van het waterhuishoudingsplan van Grontmij, waarin zowel de actuele plannen van Papendorp als van Leeuwesteyn worden meegenomen;
3. In deze actualisatie dient ook de waterstructuur van Leeuwesteyn verder te worden uitgewerkt met betrekking tot doorstroming, aanvoer en peilen. Dit is in het plan van Grontmij alleen schematisch weergegeven.

Procedurele voorwaarden:

Het HDSR heeft verzocht een onderbouwing van de waterhuishouding toe te zenden, waarin duidelijk naar voren komt dat er overcompensatie is aangelegd voor de afwijkingen ten opzichte van het plan uit 2003. Uit de onderbouwing moet blijken dat de omvang van de overcompensatie zodanig is dat zowel de ontwikkelingen van Papendorp als van de Kop van Leeuwesteyn Zuid worden gecompenseerd.

Reactie

Naar aanleiding van het negatieve wateradvies is de gemeente in overleg getreden met het HDSR en is alsnog het gevraagde aangetoond en zijn de opmerkingen van het HDSR ten aanzien van de waterparagraaf onverkort verwerkt in de waterparagraaf.

Nadat de gewijzigde waterparagraaf is voorgelegd aan het HDSR heeft het HDSR bij brief van 1 juni 2010 alsnog een positief wateradvies gegeven. In deze brief is de definitieve tekst van de waterparagraaf toegevoegd, welke ook is overgenomen in het bestemmingsplan Kop van Leeuwesteyn Zuid. Hiermee voldoet het bestemmingsplan volgens het HDSR aan het 'standstill beginsel'.

Het HDSR heeft tenslotte nog verzocht de drooglegging in het gebied in de vervolgprocedure nader uit te werken, hetgeen ook zal geschieden. Ook stelt het HDSR op verzoek van de gemeente de randvoorwaarde vast wanneer halfverharding kan worden beschouwd als onverhard: randvoorwaarde hiervoor is dat de waterafvoer niet meer bedraagt dan 1,5 l/s/ha uit het peilgebied. Het HDSR stelt dat voor dit project kan worden doorgerekend met halfverharding en dat dit voor 75% is verhard. Conclusie van het HDSR is dat ook in deze situatie er voldoende water in het plan zit, hetgeen wel tot gevolg heeft dat de conclusie in de waterparagraaf wijzigt. Deze wijziging is inmiddels ook verwerkt in de definitieve waterparagraaf.

4. Brandweer

De brandweer merkt op dat voor het voornemen van de gemeente om in de vrijgekomen hal aan de Groenewoudsedijk 6 de Utrechtse Bazaar te faciliteren een gebruikswijziging noodzakelijk is, en er een bouwvergunning aangevraagd dient te worden. De brandweer verzoekt de gemeente om dit in een vooroverleg met de brandweer te bespreken.

Reactie

Door de gemeente (Afdeling bouwmanagement) is een haalbaarheidsonderzoek gedaan voor de hal aan de Groenewoudsedijk 6. Hiervoor is ook de brandweer geconsulteerd en het advies van de brandweer is meegenomen in het onderzoek. In het verdere ontwikkelproces en de aanloop naar de bouw aanvraag zal de gemeente de brandweer zeker blijven consulteren.

Met de komst van de Utrechtse Bazaar, de Park and Ride-voorziening 'Hooggelegen' en de hiermee gepaard gaande verkeersaantrekkende werking, neemt de bereikbaarheid van het plangebied af. Wanneer hierbij ook de eenzijdige zuidelijke verkeersontsluiting van het plangebied in ogenschouw wordt genomen, kunnen er volgens de brandweer situaties ontstaan (bij brand en/of calamiteiten) waarbij de nood- en hulpdiensten gehinderd worden om tijdig het plangebied te bereiken. De brandweer treedt graag in overleg met de gemeente om te bekijken hoe de bereikbaarheid van het plangebied verbeterd kan worden.

Reactie

De bereikbaarheid van het gebied neemt juist toe door de nieuwe ontsluiting via het Marinus van Tyrusviaduct. Daarbij is het mogelijk om, met gebruikmaking van de fietspaden op de Ds. Abernathylaan en Groenewoudsedijk (langs het Amsterdam-Rijnkanaal), bij calamiteiten het gebied te bereiken en/of te verlaten. Uiteraard zal de gemeente een goede bereikbaarheid steeds nastreven en zal indien nodig de brandweer hierbij zeker worden betrokken.

In paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan, wordt de externe veiligheid van het plangebied beschreven. De daadwerkelijke hoogte van het groepsrisico wordt niet genoemd, maar dit is volgens de brandweer wel van belang om te vermelden.

Ook is volgens de brandweer niet duidelijk of in de berekeningen rekening is gehouden met de aantallen bezoekers van de Bazaar en de Park and Ride-voorziening. In de onderbouwing van de externe veiligheid ontbreekt volgens de brandweer een beschouwing van het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het

Amsterdam-Rijnkanaal. Gezien de directe ligging van het plangebied aan het Amsterdam-Rijnkanaal dient de paragraaf externe veiligheid op dit aspect aangevuld te worden. De brandweer adviseert om alvast rekening te houden met de uitkomsten van het ontwerp basisnet water. Dit betekent dat voor deze binnenvaartroute, waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd, er een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 25 meter gaat gelden.

Reactie

Met de ligging aan het Amsterdam-Rijnkanaal is zeker rekening gehouden, evenals met het uitkomsten van het ontwerp Basisnet Water. De onbebouwde afstand tussen de Utrechtse Bazaar en het Amsterdam-Rijnkanaal bedraagt 34 meter. De Utrechtse Bazaar zal alleen in het weekend in gebruik zijn. Op grond hiervan blijft de functie ruim beneden de waarde waarbij een verantwoording Groepsrisico verplicht is. Ter verduidelijking is de desbetreffende tekst in het toelichting van het bestemmingsplan uitgebreid.

5. Kamer van Koophandel

De Kamer van Koophandel ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

6. Commissie Welstand en Monumenten (CWM)

Bij bestudering van het plan is door de Commissie Welstand en Monumenten geconstateerd dat sprake is van een 'functioneel' bestemmingsplan om de korte termijnontwikkelingen te kunnen realiseren (herontwikkeling hallen/realisering P+R). De commissie heeft begrip voor deze ontwikkelingen, maar onderschrijft het streven dat het aanvankelijke Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp en de Ontwikkelingsvisie Centrale Zone het 'einddoel' blijft voor dit gebied, ook tegen de achtergrond van het Masterplan Leidsche Rijn (met de aanhechting aan de bestaande stad en de gewenste functiemenging inclusief wonen aan het Amsterdam-Rijnkanaal).

Reactie

Zoals de commissie terecht stelt, is het gemeentelijke beleid gericht om het gebied uiteindelijk te transformeren naar een hoogstedelijk woonmilieu. Het programma en de ontwikkelingen zoals verwoord in het Stedenbouwkundige Programma van Eisen Papendorp, Ontwikkelingsvisie Centrale Zone en de Structuurvisie Utrecht (ontwikkelingsbeeld 2030), is inderdaad nog steeds de gewenste eindsituatie van dit gebied. Echter in verband met de huidige geluidszone rond de Asfaltcentrale/KWS en de aluminiumfabriek Nedal is woningbouw voorlopig niet mogelijk. Op basis hiervan is in de beleidskaders dan ook aangegeven dat de uiteindelijke ontwikkeling van dit deelgebied nog ver in de toekomst ligt.

Tevens vraagt de commissie aandacht voor de ambitie in de ontwikkeling van dit gebied. De tijdelijkheid van de situatie zal zeker een aantal jaren beslaan. De commissie gaat ervan uit dat de stedelijke ambitie voor met name de realisatie van P+R Hooggelegen met de aansluitende maaiveldinrichting hoog is.

Reactie

De P+R Hooggelegen is niet bedoeld als een tijdelijke ontwikkeling, maar is een permanente P+R. Deze ontwikkeling is onderdeel van het programma P+R, onderdeel van het programma Bereikbaarheid. Doelen van het programma P+R zijn:

1. Verminderen van het aantal auto's dat het centrum van Utrecht inrijdt.
2. verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad Utrecht
3. stimuleren andere vormen van vervoer, met name Openbaar Vervoer.

Gekozen is om de doelen van het programma P+R te bereiken door het ontwikkelen van P+R voorzieningen op de stadsring nabij belangrijke invalsrichtingen met als inzet zoveel mogelijk autoverkeer naar de binnenstad af te vangen. De P+R voorzieningen Hooggelegen is hier één van. De P+R Hooggelegen richt zich met name op parkeerders uit het zuiden en westen van het land.

De P+R is reeds beschreven in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp uit 1999 en is daarnaast ook opgenomen in de Ontwikkelingsvisie Centrale Zon 2003.

De aanvraag om bouwvergunning zal, zoals elke bouw aanvraag, aan de Commissie Welstand en Monumenten voor advies worden voorgelegd en zal moeten voldoen aan redelijke eisen van welstand. Inmiddels is het plan voor een pré -advies langs geweest bij de welstand. De commissie is ingenomen met het elegante en transparante ontwerp, maar benadrukt dat dit verplichtingen schept ten aanzien van een zeer zorgvuldige uitwerking en detaillering. De vormgeving van bouwkundige elementen (constructie, gevel, aanrijdbeveiliging, aansluitingen, etc.) zullen de gesuggereerde ijle uitstraling moeten waarmaken. Om een eventuele naamsaanduiding e.d. als beeldverstorende toevoegingen in de toekomst uit te sluiten zullen deze specifiek in het ontwerp moeten worden geïntegreerd en benoemd. De commissie betwijfelt of de strakke positionering ten opzichte van de geluidwal en de ontspannen ogende toeritten realiseerbaar zijn. Denkbaar zou zijn de P+R-voorziening niet als objecten aan een dijklichaam te benaderen, maar als objecten in het water. Uitbreiding van de waterpartij zou ook het vraagstuk rond de afsluitbaarheid kunnen oplossen.

Op pagina 12 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt gerefereerd aan de Welstandsnota. Hierin wordt gesteld dat aan het gebied beleidsniveau 'Open' is toegekend. Dit is echter onjuist; beleidsniveau 'Ontwikkeling' is voor dit gebied vastgelegd, hetgeen van belang is in het kader van de toekomstige advisering door de Commissie Welstand en Monumenten.

Reactie

Nadat de Welstandsnota hierover nogmaals is geraadpleegd, blijkt dat het beleidsniveau 'Open' van toepassing is op het plangebied. Wel is inderdaad aangegeven dat voor het plangebied, aangegeven door middel van een arcering op de kaart, dat tevens sprake is van een ontwikkelingsgebied. Dit laatste zal dan ook aan de plantoelichting worden toegevoegd.

Deel C: overleg met de wijkraad

De wijkraad is na toezending van het voorontwerpbestemmingsplan verzocht te reageren op dit plan, maar heeft geen reactie ingediend.

Deel D: Overzicht wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan t.o.v. voorontwerpbestemmingsplan

De wijzigingen die voortvloeien uit deze Nota van inspraak en overleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Ambtshalve zijn diverse redactionele wijzigingen doorgevoerd.

Daarnaast zijn concreet de volgende wijzigingen doorgevoerd:

1. Het bouwvlak van de P&R Hooggelegen wordt aan de westkant (zijde van de rijksweg A2) uitgebreid. De reden voor deze wijziging is de planontwikkeling van dit gebouw. Bij het voorontwerp was nog niet exact duidelijk waar het gebouw op de locatie zou worden geplaatst. Inmiddels is het ontwerp naar een Voorlopig ontwerp ontwikkeld en is de plek duidelijk;
2. de naam van het bestemmingsplan is aangepast en worden gewijzigd in 'Kop van Leeuwesteyn Zuid';
3. de aanduiding 'waarde – archeologie' is aan het bestemmingsplan toegevoegd.
4. ten aanzien van de bestemming 'Bedrijf' is de bedrijfscategorie tot en met 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten nu van toepassing verklaard op beide percelen met de bestemming 'Bedrijf'.

