



Besluit

Onderwerp

Verzoek om ontheffing als bedoeld in artikel 1.5 van de interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht (hierna: de verordening).

Besluit van de Gedeputeerde Staten van Utrecht van 14 juni 2022 op het verzoek van het college van Burgemeester en Wethouders van Utrecht om een ontheffing te verlenen als bedoeld in artikel 1.5 van de verordening ten behoeve van het bestemmingsplan 'Lombokplein-Stationsgebied'.

Indiening

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht hebben op 14 december 2021 een ontheffingsverzoek ingediend voor het bestemmingsplan 'Lombokplein- Stationsgebied' vanwege strijd met één of meer regels uit de verordening.

Ontheffingscriteria

In artikel 1.5 van de verordening is bepaald dat Gedeputeerde Staten ontheffing kunnen verlenen van één of meer regels van de verordening, voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciale belangen.

In dit geval vragen Burgemeester en Wethouders van Utrecht om een ontheffing van artikel 4.37 lid 1 van de verordening. Dit artikel ziet erop dat er binnen het beperkingengebied lokale spoorwegen geen nieuwe gebouwen worden toegelaten. Een ontheffing van dat artikel kan verleend worden (volgens lid 2 van artikel 4.37 van de verordening) als maatregelen worden genomen om de hinder van geluid, trillingen, elektromagnetische straling of emissies van koper- of ijzerslijpsel, veroorzaakt door de lokale spoorweg, nu en in de toekomst te voorkomen.

Locatie

Het plangebied is gelegen aan de noordwest kant van het Stationsgebied van Utrecht. Het plangebied is begrensd door de wijk Lombok in het noorden en westen, de treinsporen aan de oostkant en het Jaarbeursplein aan de zuidkant. Op afbeelding 1 is de begrenzing van het plangebied opgenomen.

Aanleiding plan

Het Lombokplein wordt samen met de ontwikkelingen van het Beurskwartier gezien als een uitbreiding van de binnenstad. Met de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein, die de raad in december 2017 vaststelde, zijn de hoofdlijnen van de planontwikkeling in kaart gebracht. Het bestemmingsplan Beurskwartier, het gebied ten westen van het Jaarbeursplein, is op 25 november 2021 al door de gemeenteraad vastgesteld.

Recentelijk is de procedure van het bestemmingsplan Lombokplein gestart. Het voorontwerpbestemmingsplan 'Lombokplein-Stationsgebied', dat ten noorden van het Jaarbeursplein ligt, is op 30 november 2021 ten behoeve van het vooroverleg aangeboden. Grote lijn van dit plan is het aanpassen van verkeerscorridor van de Graadt van Roggenweg (zie onderdeel c op afbeelding 1) en de herinrichting van het huidige Westplein (zie onderdeel op afbeelding 1). De Graadt van Roggenweg en het Westplein worden getransformeerd naar stadsstraat, met een 2x1 rijstrook en een snelheidsregime van 30 km/u, waar nu nog een 50 km/u regime geldt. Herinrichting van het Westplein heeft o.a. tot gevolg dat de Leidse Rijn via de Van Sijpesteijnkade en Smakkelaarskade kan worden doorgetrokken naar de stadssingel in de binnenstad. Daarnaast zijn in het plangebied maximaal 400 woningen, een uitbreiding van het NH-hotel voorzien evenals een toevoeging van kleinschalige kantoorruimten, creatieve bedrijven en horeca.

Omdat deze nieuwe bebouwing binnen het beperkingengebied lokale spoorwegen is gesitueerd, is voor het kunnen realiseren ervan, gelet op artikel 4.37 lid 1 van de verordening een ontheffing noodzakelijk. De locaties met planologische mogelijkheden voor nieuwe bebouwing liggen binnen de rode omcirkeling op afbeelding 2.

Gevolgen aanpassingen bestemmingsplan

Het ontheffingsverzoek is gebaseerd op het voorontwerpbestemmingsplan 'Lombokplein-Stationsgebied'.

Op 18 maart 2022 heeft u, het ontwerpbestemmingsplan 'Lombokplein-Lombok' ter inzage gelegd. Met betrekking tot het ontheffingsverzoek is het relevant dat in het ontwerpbestemmingsplan een nieuwe planologische mogelijkheid voor een verkeersverbinding met ongelijkvloerse kruising van de trambaan richting het Park Plaza hotel is opgenomen. De verkeers- en milieugevolgen van deze nieuwe verkeersverbinding zijn echter nog niet in het verzoek van 14 december 2021 verwerkt. Aanvullingen zijn naar verwachting nodig, aangezien de verkeersstromen en daarmee ook milieu-effecten als gevolg van de nieuwe verkeersverbinding kunnen veranderen. Dit geldt ook voor de doorstromingsstudie Graadt van Roggenweg, waarvan de afronding voor de bestemmingsplanvaststelling is voorzien.

Door voorwaarden op te nemen in het ontheffingsbesluit wordt het verlenen van deze ontheffing, hoewel nog aanvullingen nodig zijn, toch mogelijk gemaakt. Het betreft de derde voorwaarde in het besluit.

Omdat de aanvraag voor deze ontheffing is gebaseerd op de gegevens die bij het voorontwerpbestemmingsplan 'Lombokplein- Stationsgebied' zijn aangeleverd, wordt deze naam in dit ontheffingsbesluit aangehouden



Afbeelding 1: Begrenzing Lombokplein



Afbeelding 2: Fragment verbeelding voorontwerp Lombokplein

**Beoordeling van het verzoek**

In het bestemmingsplan 'Lombokplein-Stationsgebied' komen er, wat betreft nieuwe bebouwing, 3 nieuwe bouwblokken bij die op de bovenstaande afbeelding 2 rood zijn omcirkeld. Op afbeelding 1 zijn deze weergegeven met nummers 3, 4 en 5. Het gaat om maximaal 400 woningen, een uitbreiding van het NH-hotel en toevoeging van kleinschalige kantoorruimten, creatieve bedrijven en horeca.

Ontheffingsprocedure

U bent van opvatting dat de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid in het bestemmingsplan 'Lombokplein-Stationsgebied' onevenredig wordt belemmerd door de ontheffingsprocedure zoals opgenomen in 4.37 van de verordening. Ontwikkelingen langs het lokaal spoor kunnen niet doorgaan of worden vertraagd vanwege extra onderzoeklasten en proceduretijd. In deze tijd waarin we binnenstedelijk willen verdichten, wordt dat bemoeilijkt door de instructieregel 4.37 van de verordening. Onder meer de woningbouwopgaven waarnaar een grote vraag is, worden vertraagd. Van een versnelling van de woningbouw zoals dat is beoogd, is zo geen sprake. U bent van opvatting dat de instructieregel 4.37 van de verordening de uitvoering van de RSU 2040 en de Woonvisie 'Utrecht beter in balans' onevenredig belemmert. Dit betreft ook de bebouwingsmogelijkheden uit het bestemmingsplan 'Lombokplein- Stationsgebied'.

Wij hebben kennisgenomen van uw opvatting. Het blijft echter staan dat de instructieregel 4.37 op deze aanvraag van toepassing is omdat het ontheffingsverzoek en het bestemmingsplan 'Lombokplein-Stationsgebied' onder de werking van de interim omgevingsverordening valt.

U heeft een onderbouwing geleverd waarom het plan voldoet aan de eisen zoals gesteld in 4.37 lid 2 van de verordening en dat bij dit plan bijzondere omstandigheden meespelen. Hieronder gaan wij eerst in op de bijzondere omstandigheden, zoals deze zijn bedoeld in artikel 1.5 van de verordening.

Bijzondere omstandigheden

U bent van mening dat sprake is van bijzondere omstandigheden. Ten eerste omdat er sprake is van een groot woningtekort op lokaal, regionaal en nationaal niveau. Het realiseren van 400 woningen draagt eraan bij om dit woningtekort te verminderen. Deze locatie ligt bovendien dicht bij een intercitystation. Daarnaast zorgen de overige gebouwen, in combinatie met het aanpassen van de infrastructuur in het gebied, voor een impuls in de kwaliteit van de leefomgeving. Stringente toepassing van de instructieregel leidt er toe dat de woningen en andere bebouwing waaraan behoefte is en die nodig zijn om de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van het gebied te verbeteren ter plaatse niet gerealiseerd zouden kunnen worden, terwijl dit gezien de belangen die de instructieregel beoogt te beschermen niet gerechtvaardigd is. Dit omdat enerzijds het voorkomen van hinder voor omwonenden en anderzijds het onbelemmerd functioneren van de trambaan in voldoende mate gewaarborgd kan worden.

Wij beschouwen bovengenoemde bijzondere omstandigheden als voldoende bijzondere omstandigheden om ontheffing te kunnen verlenen van de verordening.

Artikel 4.37 verordening

Het tweede aspect is een oordeel of de provinciale belangen zoals opgenomen in artikel 4.37 van de verordening niet onevenredig in het geding komen.

Het bestemmingsplan 'Lombokplein-Stationsgebied' maakt het realiseren van nieuwe gebouwen mogelijk op een locatie die is gelegen binnen 100 meter (aan beide zijde) van het spoor waarover de trams van het trambedrijf van de provincie Utrecht rijden. Deze zone is in onze verordening aangemerkt als beperkingengebied lokale spoorwegen. Om te voorkomen dat door ruimtelijke ontwikkelingen binnen 100 meter van de trambaan de hinder van geluid, trillingen, elektromagnetische straling en koper en ijzerslijpsel toeneemt, is in de verordening in instructieregel 4.37 lid 1 opgenomen dat nieuwe bestemmingsplannen geen nieuwe gebouwen binnen het beperkingengebied toelaten.

Artikel 4.37 Instructieregel beperkingengebied lokale spoorwegen

1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen beperkingengebied lokale spoorwegen laat:
 - a. geen nieuwe gebouwen toe;
 - b. geen wijziging van de bestemming van gebouwen toe die de hinder van geluid, trillingen, elektromagnetische straling of emissies van koper- of ijzerslijpsel, veroorzaakt door de lokale spoorweg, doen toenemen.



Wij kunnen van deze bepaling afwijken door het verlenen van een ontheffing op basis van art 1.5 van de verordening. Daarbij wegen wij het belang van het strikt toepassen van de instructieregel af tegen het belang van het doorgaan van de ontwikkeling. Een ontheffing die verleend wordt op grond van artikel 4.37 lid 1 moet daarnaast voldoen aan het gestelde in lid 2 van artikel 4.37, namelijk dat er maatregelen worden genomen om de hinder van geluid, trillingen, elektromagnetische straling of emissies van koper- of ijzerslijpsel, veroorzaakt door de lokale spoorweg, nu en in de toekomst te voorkomen.

Artikel 4.37 Instructieregel beperkingengebied lokale spoorwegen

2. Ontheffing van het eerste lid kan alleen worden verleend, als maatregelen worden genomen om de hinder van geluid, trillingen, elektromagnetische straling of emissies van koper- of ijzerslijpsel, veroorzaakt door de lokale spoorweg, nu en in de toekomst te voorkomen.

Belangenafweging

Bij onze afweging betrekken wij de invloed van het bestemmingsplan 'Lombokplein-Stationsgebied' op de hinder van geluid, trillingen, elektromagnetische straling of emissies van koper- of ijzerslijpsel veroorzaakt door de lokale spoorweg, nu en in de toekomst en de eventuele maatregelen die daarvoor worden genomen.

In het verzoek om ontheffing van 14 december 2021 geeft u aan dat er voor de vier hinderaspecten die in artikel 4.37 lid 2 van de verordening genoemd worden, voor zover aan de orde, maatregelen zijn genomen om hinder te voorkomen. Hieronder worden de hinderaspecten kort beschreven ten behoeve van de belangenafweging.

Geluid

In de ontheffingsaanvraag geeft de gemeente aan dat het geluidsniveau op de verschillende gevels niet boven de grenswaarde van 63 dB komt. Ook op de oostgevel, waar de geluidsbelasting het hoogste is als gevolg van de trambaan, blijft het aantal decibel onder het maximum. Daarmee kunnen we concluderen dat op het moment van realiseren de nieuwe gebouwen binnen de grenswaarden blijven.

Voor de toekomst heeft de provincie bepaald dat er een maximale frequentie van 12 trams per uur per richting op die locatie mogelijk is. Bij een dergelijke belasting zal het geluidsniveau dan naar verwachting tot maximaal 65 dB stijgen. De waarde valt binnen de maximale geluidsbelasting. Dat betekent dat het geluid nu en in de toekomst naar verwachting niet buiten de grenswaarden treedt.

Wij stellen als voorwaarde dat bij de vergunningverlening bij het hinderaspect geluid gerekend wordt met een frequentie van 12 trams per uur per richting. Dit om te borgen dat aantoonbaar met deze gegevens gerekend is. Deze borging geldt, indien aan de orde, ook voor de andere hinderaspecten.

Trillingen

Vanwege de afstand van de bebouwing tot aan de trambaan moeten we rekening houden met voelbare én hoorbare trillingen. In zijn onderbouwing spreekt u alleen van voelbare trillingen. Beide soorten trillingen zorgen voor overlast, en beide soorten hebben een uitstraling van meer dan 10 meter. De afstand tot de trambaan maakt dat er volgens u, weinig tot geen overlast van beide vormen optreedt.

De bebouwing blijft met 30 meter buiten het invloedgebied van beide vormen van trillingen.

Dat weinig tot geen overlast optreedt moet wel doorgerekend worden volgens de meet- en beoordelingsrichtlijnen van de methoden SBR A, SBR B en methode De Ruiter. Daarbij is het uiteraard alleen maar positief dat er ook sprake is van 'trillingarme' bouw.

Wij stellen als voorwaarde bij de ontheffing dat ten aanzien van het hinderaspect trillingen bij de vergunningverlening voor gebouwen de grenswaarden volgens de meet- en beoordelingsrichtlijnen van de methoden SBR A, SBR B en methode De Ruiter in acht worden genomen. Op deze wijze wordt het hinderaspect trillingen op alle drie de richtlijnen aantoonbaar geborgd.

Koper- of ijzerslijpsel en Elektromagnetische straling

Wij volgen uw argumentatie dat voor koper en ijzerslijpsel geen sprake is van hinder. Een afstand van 30 meter moet voldoende zijn om van alle overlast gevrijwaard te blijven. Voor het koper- en ijzerslijpsel klopt het dat er geen gewassen verbouwd worden. Daar willen wij wel aan toevoegen dat de gebouwen op een korte afstand van het spoor ook schade kunnen ondervinden van het afvallend slijpsel. Daar is in deze casus naar verwachting geen sprake van omdat de afstand tussen lokaal spoor en gebouw, zoals eerder ook gemeld, 30 meter is. Voor elektromagnetische straling (EMC) geldt hetzelfde. Het invloedgebied is weliswaar wat groter dan dat van slijpsel, maar gezien de bestemmingen van de bebouwing is er geen gevoelige meetapparatuur te verwachten. Ook voor dit onderdeel geldt dat 30 meter voldoende moet zijn om van alle overlast gevrijwaard te blijven.

Conclusie

De bepaling in artikel 4.37 lid 1 van de verordening waarin gesteld wordt dat er geen nieuwe gebouwen binnen het beperkingengebied lokale spoorwegen toegestaan kunnen worden, belemmert onevenredig de gemeentelijke belangen die gediend zijn met het mogelijk maken van deze ontwikkeling.



Als aangetoond kan worden dat er geen toename van hinder zal zijn ten aanzien van geluid, trillingen, koper- en ijzerslijpsel en elektromagnetische straling wordt het belang van de lokale spoorwegen voldoende geborgd. Bij de vergunningverlening voor de gebouwen zijn een drietal voorwaarden opgenomen ten aanzien van onderdelen die bij het ontheffingsverzoek onvoldoend naar voren kwamen. Deze voorwaarden zijn:

- a. een frequentie van 12 trams per uur per richting in acht wordt genomen;
- b. de grenswaarden volgens de meet- en beoordelingsrichtlijnen van de methoden SBR A, SBR B en methode De Ruiter in acht worden genomen;
- c. de uitkomsten van de aanvullende onderzoeksgegevens, die nodig zijn als gevolg van het planologisch mogelijk maken van een nieuwe verkeersverbinding met een ongelijkvloerse kruising van de trambaan zoals deze is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan 'Lombokplein- Lombok' te betrekken alsmede de uitkomsten van de doorstromingsstudie Graadt van Roggweg.

Op basis van het bovenstaande hebben wij vastgesteld dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de criteria van de ontheffingsbevoegdheid van de verordening en de ontheffing voor verlening in aanmerking komt op het moment dat bij de vergunningverlening voor gebouwen aan de 3 bovengenoemde voorwaarden is voldaan.

De ontheffing kan slechts worden toegepast voor het opvolgend ruimtelijk besluit waarvoor de ontheffing is aangevraagd. Tegen de verleende ontheffing staat op basis van artikel 8.3 lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening geen zelfstandig beroep open. De rechtsbescherming van de verleende ontheffing is geconcentreerd met het opvolgend ruimtelijk besluit.

Beslissing

Gedeputeerde Staten van Utrecht

Gelet op het bepaalde van artikel 1.5 van de verordening:

BESLUITEN:

Ontheffing te verlenen op basis van artikel 1.5 van de interim omgevingsverordening provincie Utrecht ten behoeve van het bestemmingsplan 'Lombokplein-Stationsgebied' van de gemeente Utrecht.

Als voorwaarden te stellen dat:

1. bij de vergunningverlening voor de gebouwen, zoals de omgevingsvergunning voor bouwen als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a Wabo, een frequentie van 12 trams per uur per richting in acht wordt genomen.
2. ten aanzien van trillingen bij de vergunningverlening voor de gebouwen, zoals de omgevingsvergunning voor bouwen als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a Wabo, de grenswaarden volgens de meet- en beoordelingsrichtlijnen van de methoden SBR A, SBR B en methode De Ruiter in acht worden genomen.
3. bij de vergunningverlening voor de gebouwen, zoals de omgevingsvergunning voor bouwen als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a Wabo, de uitkomsten van de aanvullende onderzoeksgegevens die nodig zijn als gevolg van het planologisch mogelijk maken van een nieuwe verkeersverbinding met een ongelijkvloerse kruising van de trambaan zoals deze is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan 'Lombokplein- Lombok' te betrekken alsmede de uitkomsten van de doorstromingsstudie Graadt van Roggweg.

Het resultaat van het onderzoek naar deze drie aspecten moet tot uiting komen in de motivering op de vergunning.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,