

Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

Nota Vooroverleg



Gemeente Utrecht

september 2021

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Team Omgevingsrecht

INHOUD

Inleiding	2
Deel A: reacties ex. artikel 3.1.1. Bro	3
Deel B: Lijst van wijzigingen.....	11

Inleiding

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. Veiligheidsregio Utrecht
2. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
3. Rijkswaterstaat Midden Nederland
4. Provincie Utrecht
5. Stedin
6. Gasunie
7. Ministerie van Defensie
8. Gemeente Nieuwegein
9. Wijkplatform Zuid-west
10. Wijkbureau Zuid west

Deel A: reacties ex. artikel 3.1.1. Bro

1. Reactie Stedin

In het plangebied liggen veel kabels en leidingen en op het kadastrale perceel 744 sectie R is aan de Kanaalweg het 50 kV transportstation Utrecht Zuid van Stedin gevestigd. Dit transportstation voorziet geheel Transwijk en Kanaleneiland van elektriciteit en vervult daarmee een sleutelfunctie in de energievoorziening. Stedin maakt de volgende opmerkingen.

1.1. Capaciteitsknelpunt electriciteitsvoorziening

De combinatie van alle deelplannen waaronder deelplan 5 zorgt voor een capaciteitsknelpunt voor de electriciteitsvoorziening in Kanaleneiland/Transwijk in 2026. In de belastingprognose is te zien dat het knelpunt optreedt in 2027. Stedin heeft dit knelpunt voor het eerst gemeld op 15 maart 2019 in het ontwikkelingsoverleg met de gemeente Utrecht en andere nutspartijen. Dit overleg heeft tot nu toe niet tot resultaat geleid.

Indien dit capaciteitsknelpunt niet tijdig wordt opgelost, in ieder geval voor 2027, kan er maar een beperkt aantal nieuw te bouwen woningen van elektriciteit worden voorzien. Uiteindelijk zal de snelheid van elektriciteitsaanvragen bepalen wanneer het knelpunt optreedt. De tijdsduur voor een uitbreiding van deze schaal vergt circa 5 tot 7 jaar.

Volgens de prognose betekent dit dat er nog circa 6 jaar is om de capaciteitsuitbreiding te realiseren in een complex binnenstedelijk gebied waar ruimte gezocht moet worden om een station met een dergelijk omvang te kunnen realiseren. Stedin acht het onwaarschijnlijk dat dit haalbaar is.

Om tijdig uit te kunnen breiden wil Stedin daarom gebruik maken van de reeds bestaande mogelijkheid uit besluitsubvlak 21 van de huidige beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk van 30-11-2017 om de capaciteit van 50 kV station Utrecht Zuid uit te breiden van 80 MVA naar de maximaal toegestane 200 MVA. Het voorontwerp bestemmingplan houdt deze mogelijkheid niet in stand. Stedin heeft daar bezwaar tegen omdat er in Kanaleneiland/Transwijk geen ruimtelijke mogelijkheid wordt geboden om tijdig, voor 2027, een nieuw 50kV station op te richten zodat de uitbreiding van Station Utrecht Zuid niet nodig is.

Reactie:

Met Stedin is intensief overleg gaande. Samen zoeken we naar een alternatieve locatie waar uitbreiding van de electriciteitsvoorziening mogelijk is. Wij gaan ervan uit dat hier op korte termijn een oplossing voor gevonden wordt. Uitbreiding van de electriciteitsvoorziening in het plangebied Merwede is in ieder geval ongewenst. Dit zou de ontwikkeling van dit deelgebied te zeer beperken. De oplossing voor de uitbreiding van de electriciteitsvoorziening wordt dan ook buiten het plangebied gezocht. Voor Stedin geldt dat op basis van het bestemmingsplan Merwede tenminste de huidige bedrijfsmatige activiteiten kunnen worden voortgezet, waarbij ook rekening is gehouden met de vergunde ruimte om het huidige vermogen op deze locatie (80 MVA) uit te breiden naar 100MVA. Van dit vermogen is in de onderzoeken naar de effecten van de nutsvoorziening op de geplande gevoelige bebouwing, uitgegaan.

1.2. Zero Emission

De gemeente streeft naar Zero Emissie voor vervoer. Stedin werkt continue aan het verlagen van haar uitstoot. Complex is echter dat de grotere bedrijfsauto's van monteurs en de meetdienst van Stedin zijn uitgerust met voorzieningen die niet (nog niet) vanuit een Zero Emissie voertuig aangedreven kunnen worden. Deze apparatuur is essentieel voor onderhoud, inspecties, kleine

reparaties en mogelijke aansluitwerkzaamheden van nieuwe klanten. Stedin gaat er daarom vanuit dat de bedrijfsauto's vooralsnog worden ontzien.

Reactie:

De ambitie Zero Emissie voor vervoer is vooral bedoeld voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied Merwede zelf. Voor bewoners en bezoekers van Merwede geldt dat het autoparkeren plaatsvindt aan de zijde van de Europalaan in gebouwde voorzieningen. Van daaruit kan men zich met fiets, voet of zero emissievoertuigen verder verplaatsen. Het is niet onze intentie om met deze ontwikkeling rechtstreeks beperkingen op te leggen voor Stedin. Zie ook verder onder punt 9.

1.3. Afstand tot woningen te klein

LBP Sight heeft onderzoek gedaan naar de geluidsemissie van het 50 kV station Utrecht Zuid. Uit dit onderzoek kan voor wat betreft het elektriciteitsverdeelstation worden geconcludeerd dat het aspect gevaar gelet op de afstand tot de eerste woningen geen belemmering vormt. Voor geluid geldt dat – uitgaand van een vermogen van 50MVA per transformator – maatregelen nodig zijn om de grenswaarde van 45dB(A) in het bestemmingsplan "Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan" (concept) op de gevels van woningen te halen. Uit het onderzoek blijkt dat deze maatregel kan bestaan uit het realiseren van een dak op het verdeelstation. Hierbij is getoetst aan de normen voor de langtijdgemiddelde geluidbelasting en voor de maximale geluidbelasting uit het Activiteitenbesluit die gelden op de gevel van gevoelige gebouwen, zoals woningen en scholen.

Stedin ziet een aantal punten waar geen rekening mee gehouden is in de studie;

1. In dit onderzoek wordt uitgegaan van de bestaande 2 transformatoren van elk maximaal 50 MVA. Er wordt echter geen rekening gehouden met de eerdergenoemde beheersverordening waar 200 MVA mogelijk is gemaakt en die Stedin zal moeten benutten.
2. In de studie wordt als oplossing aangedragen dat er een dak op het verdeelstation geplaatst kan worden. Stedin onderkent dat afscherming kan helpen om geluid te mitigeren. Waar echter aan voorbij gegaan wordt is dat het afsluiten van een transformatorcel effect heeft op de warmteontwikkeling in de afgedekte transformatorcel. In de huidige transformatorcellen bevinden zich ONAF transformatoren, d.w.z.: Oil Natural – Air Forced. De interne koeling gebeurt door natuurlijke convectie, de externe koeling gebeurt geforceerd door ventilatoren. Voor deze warmteafvoer is een bouwkundige aanpassing nodig waarvan niet onderzocht is of deze uitgevoerd kan worden
3. Indien een dak wordt geplaatst op de transformatorcel voldoet het station niet meer aan de NEN-EN-IEC 60076-1 t/m 5. Deze norm gaat in op o.a. warmteontwikkeling, belastbaarheid en veiligheid. De muren van de transformatorcel dienen bijvoorbeeld minimaal 1 uur brandwerend te zijn. Het is onbekend of na het plaatsen van een dak op de transformatorcel hieraan wordt voldaan.

Uit voorgaande punten concludeert Stedin dat de afstand van de woningen tot het station moet worden herzien, omdat er nu sprake is van een onverenigbare situatie, zodat een goede ruimtelijke onderbouwing onderbreekt, waarbij de mogelijkheid en de veiligheid van toekomstige functies en medewerkers van Stedin zijn gegarandeerd. In het algemeen kan nog worden gesteld dat niet is getoetst aan de VNG-richtafstanden, waarop Stedin, ook in de noodzakelijke uitbreiding, moet kunnen vertrouwen.

Reactie:

Er staan op dit moment een aantal transformatoren op het terrein van Stedin aan de Kanaalweg, waarvan twee met elk met een vermogen van 40 MVA; deze zijn voor de beoordeling van hinder relevant. In het rapport van adviesbureau LBP Sight is uitgegaan van een richtafstand van 30 meter, uitgaande van de wens van Stedin om de huidige transformatoren te vervangen door 2 transformatoren met een vermogen van 50MVA. Hier heeft Stedin eerder een omgevingsvergunning voor gekregen. In het akoestisch onderzoek we hebben gekeken naar het vermogen (2x50 MVA) en gekeken waar die in de VNG lijst van Bedrijfsactiviteiten voorkomt. Tot 100MVA is sprake van een bedrijf in de categorie 3.1. Het plangebied Merwede wordt aangemerkt als gemengd gebied in de systematiek van Bedrijven en milieuzonering. Dit met uitzondering van het aspect geluid; hiervoor geldt een ambitiewaarde voor een rustige woonwijk, van 45dB (etmaalwaarde). Zoals onder punt 1 aangegeven is een voorziening met een grotere capaciteit niet verenigbaar met de (woning)bouwopgave voor Merwede. In de regels van het bestemmingsplan is daarom op het terrein ten hoogste de vergunde bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt met een maatbestemming. Hierbij geldt zoals gezegd een richtafstand van 30 meter. Adviesbureau LBP Sight heeft voor de relevante indices (geluid, EV) de feitelijke hindercontour bepaald. Geluid is maatgevend zo blijkt uit het onderzoek. Vanuit de ambitie om in Merwede 45dB etmaalwaarde te krijgen, kan niet met de 30 meter worden volstaan maar zijn maatregelen nodig om die waarde te halen. Er is in het onderzoeksrapport een pakket geluidreducerende maatregelen in beeld gebracht waarmee voldaan kan worden aan de streefwaarde: het dichtmaken van de bovenzijde, en voldoende geluidgedempte openingen aanbrengen voor de toe- en afvoer van ventilatielucht. Overigens is dit een worst case berekening omdat nog geen rekening is gehouden met BBT.

De maatregel met een geluidisolerende dak en geluidgedempte ventilatievoorzieningen kan zodanig ontworpen worden dat dit met natuurlijke ventilatie mogelijk is. Dit moet door Stedin nog verder uitgewerkt worden. Als alternatief kan ook een ontwerp met geforceerde ruimteventilatie worden gemaakt. Dat is compacter dan de toepassing met natuurlijke ventilatie.

Met betrekking tot de brandwerendheid moet onderzocht worden op welke wijze voldaan wordt aan de regels. Daarbij merken we op dat een dak, zowel met geforceerde als met natuurlijke ventilatie, grote voordelen kan hebben voor brandveiligheid ten opzichte van een open opstelling; in geval van brand kan door middel van branddetectie, de ventilatie worden gesloten. Hierdoor stopt de zuurstoftoevoer en wordt een brand veel sneller beheerst dan mogelijk is met open cellen.

Verder merken we op dat wel degelijk is gekeken naar de richtafstanden. Daarbij is geconcludeerd dat daar niet aan voldaan wordt. In zo'n situatie moeten nadere onderzoeken (geluid en gevaar) aantonen dat voldaan wordt aan de eisen voor een veilige omgeving en aan het uitgangspunt van een rustige omgeving qua geluid (45 dB(A) etmaalwaarde).

In het voorstel in het rapport van LBP Sight is aangetoond dat qua geluid voldaan kan worden. Stedin zal het voorstel nader technisch uitwerken, zodat het aan alle eisen voldoet voor de omgeving en haar eigen technische voorschriften voor deze installatie. De kosten die nodig zijn voor de uitvoering van die maatregelen vanwege de dichterbij komende bebouwing zullen ten laste komen van de geplande ontwikkeling van het Merwedekanaalzone.

1.4. Lijst bedrijfsactiviteiten

De Lijst van bedrijfsactiviteiten laat zien dat er een transformatorstation tot 10 MVA wordt voorzien, dit is onterecht. Er moet rekening gehouden worden met besluitsubvlak 21 van de beheersverordening Dichterswijk, Kanalenweiland, Transwijk van 30-11-2017 waarin een Station van 100 tot 200 MVA mogelijk is gemaakt. Stedin wil vooralsnog gebruik blijven maken van deze mogelijkheid. Daarnaast is het van belang om de grenswaarde aan te houden, in dit geval 200 MVA. Voor geluid en veiligheid dient respectievelijk met 100 en 50 meter vrije ruimte rekening te worden gehouden.

Reactie:

Andere bedrijvigheid dan die zich goed met wonen of een andere geluidgevoelige functie laat mengen is in de toekomstige situatie niet gewenst. Voor Merwede geldt daarom dat in principe alleen bedrijvigheid in de categorie A en B1 is toegelaten. Het bestaande gebruik van de locatie van Stedin voldoet hieraan, met uitzondering van de twee transformatoren. Deze transformatoren zijn – zoals hierboven aangegeven – voorzien van een maatbestemming, waarmee die zwaardere functie positief is bestemd. Er zijn twee lijsten aan de bijlagen van de regels gekoppeld. De Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging en de Lijst van bedrijfsactiviteiten. Beide zijn voor Stedin van toepassing. Via de lijst van functiemenging is een elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen tot maximaal 10MVA toegestaan. Er is dus evenwel ook een maatbestemming voor een nutsvoorziening tot categorie 3.1 toegestaan. Hiermee wordt een vermogen tot maximaal 100MVA mogelijk gemaakt.

1.5. Activiteiten te beperkt

Artikel 4 Bedrijf – Nutsvoorziening

Artikel 4.1.c. ter plaatse van de functie-aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – verdeelstation' ook voor maximaal twee transformatoren tot maximaal categorie 3.1 die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten staat en met een vermogen van ten hoogste 50MW per transformator. Vermogen is geen ruimtelijk criterium en ook onwenselijk omdat dit de flexibiliteit voor de bedrijfsvoering van Stedin beperkt. Daarnaast vallen de activiteiten onder de werking van het Activiteitenbesluit. Vanuit de VNG systematiek en het Activiteitenbesluit zijn de milieuaspecten geluid en gevaar bepalend. Het maximaal op te stellen vermogen bedraagt 200MVA zonder maximering van het aantal transformatoren en onderverdeling per transformator. Wellicht overbodig te vermelden, maar op dit moment staan er al meer dan 2 transformatoren opgesteld.

Reactie:

Wij delen de mening van Stedin niet dat het vermogen van de nutsvoorziening geen ruimtelijk criterium zou kunnen zijn. Immers de Lijst van bedrijfsactiviteiten maakt dit onderscheid om aan te geven wat de milieu-impact is van een bedrijf op gevoelige functies. Hoe groter het vermogen hoe meer impact een dergelijk bedrijf zal hebben en hoe groter de afstand van een dergelijk bedrijf tot woningen of andere gevoelige functies aangehouden moet worden. Naar aanleiding van de reactie van Stedin is artikel 4 wel redactioneel aangepast door niet het vermogen per transformator op te nemen, maar alleen de maximaal toegelaten categorie 3.1.

Dat de huidige beheersverordening de vestiging van een nutsvoorziening met meer vermogen toestaat is bekend. Zoals aangegeven bij punt 1 achten wij het belang van herstructurering en opwaardering van het gebied groter dan het ongewijzigde behoud van planologische ruimte voor bedrijven op de huidige locatie. Het is vaste jurisprudentie dat aan een geldend bestemmingsplan of beheersverordening geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. Daarbij is van belang dat de bestaande (en vergunde) bedrijfsactiviteiten door middel van een maatbestemming als zodanig zijn bestemd.

1.6. Vergroten bouwmogelijkheden

Artikel 4.3.1 – Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend in het bouwvlak worden gebouwd.

Op de verbeelding is het bouwvlak opgenomen direct rondom de gebouwen waardoor bouwkundige aanpassingen buiten het bouwvlak m.b.t. tot geluid en/of capaciteitsuitbreidingen onmogelijk worden gemaakt. Stedin is hier niet mee akkoord vanwege de wens om uit te breiden. Stedin wenst een maximale bebouwingsoppervlakte van 80% en geen specifiek bouwvlak.

Reactie:

Vanwege het belang om een nieuwe wijk te bouwen, met als onderdeel een parkzone, is het gewenst om de bestaande gebouwen op een locatie vast te leggen. De onderzoeken van adviesbureau LBP Sight laten zien dat de noodzakelijke maatregelen zich beperken tot óp een deel van de gebouwen. Om die reden is in de regels de mogelijkheid voor een hogere bouwhoogte opgenomen. Hiermee zijn de benodigde maatregelen ook juridisch planologisch mogelijk gemaakt. Verdere uitbreiding of verplaatsing van gebouwen en/of verhoging van het vermogen van de nutsvoorziening is gelet op de beoogde ontwikkeling van Merwede niet gewenst omdat dan zonder verdergaande maatregelen mogelijk geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, en de gebruiksmogelijkheden van de parkzone negatief worden beïnvloed.

1.7. Bestemming Groen wijzigen

In artikel 6.2.2 staat: Ter plaatse van de functie aanduiding 'specifieke vorm van groen-1' is de locatie ook bedoeld voor gebruik als onbebouwd terrein voor de bestemming Bedrijf – Nutsvoorziening.

Deze planregel maakt het onmogelijk om gebouwen te plaatsen die nodig zijn voor de energievoorziening. De hoofdfunctie van het perceel is nutsvoorziening. Zoals aangegeven heeft Stedin de gronden nodig voor capaciteitsuitbreiding van het elektriciteitsnet. Om groen mogelijk te maken en eenduidig te borgen dat het hier om een perceel voor nutsvoorzieningen gaat, volstaat de toevoeging in de regels om groen mogelijk te maken op bestemde gronden voor nutsvoorzieningen. Daarbij zijn beide belangen eenduidig gediend.

Reactie:

Wij komen aan de wens van Stedin tegemoet. Het perceel krijgt de bestemming Bedrijf– Nutsvoorziening in plaats van de bestemming Groen. Binnen de bestemming Bedrijf– Nutsvoorziening is de functie 'groenvoorziening' mogelijk gemaakt. We zijn in overleg met Stedin om ervoor te zorgen dat een groot deel van het perceel een groene, parkachtige uitstraling krijgt. Stedin heeft aangegeven hier positief in te staan. Dit uitgangspunt wijzigt door de aanpassing van de bestemming niet.

1.8. Geen toestemming voor Brug

In artikel 6.2 Activiteiten die bij de functie passen, staat:

6.2.1 Ter plaatse van de aanduiding 'brug' is een brug voor langzaam verkeer toegestaan.

In artikel 6.2.4 staat: Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van Verkeer – en verblijfsgebied-1" wordt een langzaamverkeersverbinding aangelegd.

Op de verbeelding is een mogelijkheid geprojecteerd om een brug te bouwen waarbij het perceel van Stedin wordt bestemd. Vooralsnog geeft Stedin hier geen toestemming voor omdat er sprake is van dringend eigen gebruik.

Reactie:

Wij komen aan de wens van Stedin tegemoet. De aanduiding op de verbeelding is buiten het eigendom van Stedin gelegd. In artikel 4 van de regels is bij de toegelaten functies in de bedrijfsbestemming wel 'fiets- en voetpaden' toegevoegd als toegelaten functie. Dit omdat mogelijk aan de oostzijde gebruik van een deel van het terrein van Stedin gewenst is voor de een goede inpassing van de langzaamverkeersroute in het park. Hierover dienen met Stedin nadere afspraken te worden gemaakt.

1.9. Toegang tot perceel

In artikel 6.4. Activiteiten die niet mogen, staat:

6.4.1. Het aanleggen en gebruiken van ontsluitingswegen voor autoverkeer, met uitzondering van het gebruik voor noodzakelijk onderhoud en bevoorrading van bestaande (nuts)bedrijven tot ten hoogste 12 maal per jaar.

Stedin voert periodiek onderhoud, inspecties, kleine reparaties en mogelijk aansluitwerkzaamheden uit die horen bij onze aansluitdienst en een betrouwbaar elektriciteitsnet. Deze wettelijke taken van een netbeheerder vragen om onbeperkt toegang, 365 dagen per jaar 24 uur per dag indien Stedin dit noodzakelijk acht. Daarnaast dienen monteurs hun voertuigen tijdelijk te kunnen parkeren binnen de grenzen van het station. Daarbij behoort een geschikte ontsluiting via de openbare weg waar ook een bepaalde verkeersklasse bij hoort. In de verbeelding ziet Stedin geen openbare weg waar gebruik gemaakt van kan worden. Een beperking in reguliere toegang in welke vorm dan ook maakt het onmogelijk om onze wettelijk taken te verrichten. Ter illustratie vindt u in bijlage 3 foto's van transport en hijswerkzaamheden.

Reactie:

Wij komen hieraan tegemoet door de zinsnede "tot ten hoogste 12 maal per jaar" uit de regels te schrappen en de redactie van de ontsluitingsmogelijkheden in de bestemming Groen aan te passen. Het terrein van Stedin blijft door deze aanpassing voor de auto bereikbaar via de Kanaalweg, voor medewerkers. Een alternatieve route kan mogelijk worden geboden via de oost-west te realiseren langzaam verkeersroute. Hiermee is de toegankelijkheid van het terrein van Stedin het hele jaar door gewaarborgd. In de bestemming bedrijf-Nutsvoorziening wordt ook parkeren ten behoeve van de nutsfunctie toegestaan. Het aantal verkeersbewegingen van Stedin is gelet op de aard van het bedrijf zeer beperkt en daardoor niet onverenigbaar met de parkfunctie langs het Merwedekanaal. De bereikbaarheid is daarnaast van essentieel belang voor de continuïteit van de elektriciteitsvoorziening in het plangebied en daarbuiten.

2. Reactie HDSR

2.1. Een gezonde- en duurzame leefomgeving

HDSR geeft aan actief betrokken te zijn geweest bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en is van mening dat water- en klimaatbelangen in het voorontwerpbestemmingsplan een prominente plaats hebben gekregen. Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente Utrecht een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op de komende klimaatveranderingen.

Reactie:

Het vroegtijdig betrekken van HDSR heeft tot een goed resultaat geleid, hier zijn wij als gemeente ook tevreden over.

2.2. Vastleggen nieuwe diagonale watergang op verbeelding en in toelichting

HDSR verzoekt om de nieuwe dwarsverbinding als “water” (WA) te bestemmen op de verbeelding. Deze watergang krijgt namelijk een primaire status. Om de watergang een primaire status te kunnen geven gelden de volgende uitgangspunten:

- Deze nieuwe diagonale watergang moet, via een duiker onder de Europalaan, en middels een nieuwe watergang verbonden worden met het primaire systeem in Kanaleneiland. Dit gebied valt echter buiten het geldende bestemmingsplangebied. Wij vragen u om aan te geven hoe e.a. wordt geborgd.
- Uit oogpunt van varend onderhoud is het van belang dat de watergang tussen de Europalaan en het primaire watersysteem in Kanaleneiland minimaal 5 meter breed wordt (op waterlijn), een diepte krijgt van minimaal 1,10 meter, en voorzien wordt van een aantal inlaatplaatsen voor een maaiboot.

HDSR verzoekt om deze uitgangspunten te verwerken in de waterparagraaf (par. 5.13) van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie:

Wij zullen de opmerkingen overnemen in de waterparagraaf. In de bestemming Gemengd is de structuur van de diagonaal als volgt opgenomen:

‘Ter plaatse van de aanduiding ‘ecologische verbindingszone’ wordt een ecologische verbinding aangelegd volgens het principe ‘diagonaal’ zoals opgenomen op pagina 24 van het door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde Functioneel Ontwerp Inrichtingsplan (FOIP).’

In het profiel is ook de watergang opgenomen. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte en daarmee ook de watergang. Hiermee is de uitvoering van de watergang voldoende geborgd.

De nieuwe diagonale watergang willen wij op dit moment nog niet exact vastleggen op de verbeelding. De bestemming Gemengd is nu in zekere mate nog flexibel in te vullen. Dit willen wij voor nu ook zo houden omdat de exacte locatie van de diagonale watergang nog niet vastligt. Deze watergang nu vastleggen in een functie Water zou ongewenste beperkingen opleggen. Immers waar de bestemming Water is kunnen geen andere functies komen. In de nabije toekomst, wanneer fase 2 van Merwede in beeld komt, zullen wij een nieuw bestemmingsplan/omgevingsplan maken. Bestaande functies die op dat moment aanwezig zijn kunnen we exacter vastleggen, de watergang zal een van deze functies kunnen zijn. De uitwerking van het water en groen heeft – zoals hierboven aangegeven – plaatsgevonden in het Functioneel Ontwerp InrichtingsPlan Merwede (FOIP). Op pagina 27, 24 en 62 van het FOIP zijn de principes voor de inrichting opgenomen.

2.3. Vervolgproces: opstellen inrichtingsplan

HDSR vraagt om in het vervolgproces het waterschap actief te blijven betrekken en willen graag meedenken over concrete invulling van de ambities en inrichtingsvraagstukken, waaronder ook de nieuwe diagonale watergang en infiltratievoorzieningen.

Reactie:

Wij zullen HDSR betrekken bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan.

3. Reactie Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

3.1. LPG

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een LPG-tankstation, te weten het OK-Tankstation aan de Europalaan en binnen het invloedsgebied van het LPG-vulpunt voor het BP-tankstation aan de Beneluxlaan. In het plan wordt aangegeven dat bij de ontwikkeling van het plangebied het tankstation aan de Euroaplaan zal worden opgeheven en dat het LPG-vulpunt aan de Europalaan voor het BP-tankstation zal worden verplaatst, waardoor het plangebied niet meer in het invloedsgebied van risicobronnen met betrekking tot omgevingsveiligheid zal komen te liggen. De VRU constateert dat dit randvoorwaardelijk is om sommige beoogde ontwikkelingen toe te staan. In het planvoornemen worden namelijk een aantal kwetsbare objecten geprojecteerd in de nu nog geldende PR10-6 contouren van de vulpunten van de tankstations. Onvoldoende duidelijk is waar dit vulpunt nu gerealiseerd wordt. Los van het feit dat dit mogelijk niet direct van invloed is op het planvoornemen dient wel in de voorfase nagedacht te worden waar dit vulpunt gerealiseerd wordt. VRU wijst op de zeer nabije ligging van kwetsbare objecten nabij het BP-tankstation, wat het vulpunt op het terrein van het tankstation niet mogelijk maakt.

De VRU adviseert deze opmerkingen te verwerken in de onderbouwingen.

Reactie:

Met zekerheid kunnen wij zeggen dat de LPG-vulpunten op tijd verwijderd of verplaatst worden. Voor wat betreft het OK benzineverkooppunt geldt dat over het beeïndigen van het gebruik van LPG al eerder afspraken zijn gemaakt met de exploitant. Dit in het kader van de bouw van een school in Transwijk. Bovendien is recent de huur van de benzineverkooppunten inmiddels opgezegd, omdat de voortzetting van de verkooppunten niet verenigbaar is met de herinrichting van de Europalaan Noord.

Voor wat betreft het beeïndigen van het gebruik van het vulpunt van het BP benzineverkooppunt aan de Beneluxlaan, geldt dat hier in een breder kader van verplaatsing afspraken over zijn gemaakt met de exploitant van het BP station.

3.2. Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen

Op pagina 83 van het bestemmingsplan staat dat 'enkel hulp- en nooddiensten vrije toegang hebben tot het gebied'. Het is van belang dat bij de daadwerkelijke inrichting de VRU actief te benaderen ter advisering waar de toegangswegen aan dienen te voldoen om het voor hulpverleningsdiensten toegankelijk te houden. Verzoek om bij de verdere uitwerking en inrichting van het plangebied de VRU detailleringstekeningen/stedenbouwkundige ontwerpen ter goedkeuring voor te leggen aan de VRU zodat op de thema's bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen geadviseerd kan worden.

Reactie:

De VRU heeft de thema's Mobiliteit en bereikbaarheid getoetst in de BING bij vaststelling van het SP en FO IP. Bluswatervoorzieningen zijn bij deze toetsing genoemd als aandachtspunt voor het op te stellen VO Inrichtingsplan openbare ruimte (te bespreken met Vitens, Brandweer en gemeente). De VRU wordt betrokken bij de uitwerking naar VO Inrichtingsplan. In de VO fase worden ook de blusvoorzieningen (waterleiding en eventuele brandputten) met VRU uitgewerkt.

4. Rijkswaterstaat Midden Nederland

4.1. Relatie tussen plan en Merwedekanaal (MWK) incl. het overleg over de overdracht daarvan.

Aanvullend op het expliciet benoemen van scheepvaart en beweegbare bruggen als activiteiten die bij de functie water passen verzoekt RWS om voor de bruggen in het ontwerpbestemmingsplan een doorvaarthoogte van 6,40 m in geopende toestand in de regels op te nemen.

Uit het VO BP valt niet op te maken wat de vigerende planologische regeling is van de gronden die grenzen aan het MWK en momenteel nog in eigendom zijn van het Rijk. Daarmee is ook niet duidelijk welke waardeverandering (economisch en/of maatschappelijk) optreedt door het volledig tot groen bestemmen van deze zone. Dat is niet alleen voor mij, maar ook voor het RVB, belangrijke informatie in het kader van het gesprek dat over de overdracht van het MWK plaatsvindt.

Verzocht wordt om inzicht te verschaffen in de bestemmingswijzigingen die t.g.v. dit plan in deze zone plaatsvinden zodat RWS beter in staat is mijn standpunt over dit plan in het licht van de voorgenomen overdracht te kunnen bepalen.

Reactie

De vaarweg Merwedekanaal is eind 19e eeuw in gebruik genomen als hoofdverbinding tussen de Noordzee, Amsterdam, Ruhrgebied en Duitse achterland. Het toenmalig Merwedekanaal voldeed aan de toenmalige hoge eisen van een hoofdvaarverbinding voor grote scheepvaart: scheepvaartklasse 5. In 1932 is hiervoor in de plaats gekomen het Amsterdam-Rijnkanaal welke groter, breder en dieper is en daarmee beter voldeed aan de toegenomen eisen. Hiermee is het Merwedekanaal (ten noorden van de Lek) functioneel afgewaardeerd naar classificatie 0.

Het Merwedekanaal is zoals RWS aangeeft formeel nog gekoppeld aan de vigerende schaarvaartklasse 5 en hierom is het verzoek van RWS om de doorvaarthoogte in geopende stand te hanteren van +6.40m. Om deze reden heeft de gemeente contact opgenomen over de uitvoering van de voorgenomen bruggen over dit kanaal en de daarmee samenhangende vergunningplicht. Aangaande de doorvaarthoogte en de scheepvaartklasse is ambtelijk met Rijkswaterstaat besproken dat, vooruitlopend op het toekomstig besluit aangaande afwaardering van scheepvaartklasse 5 naar RWS klasse M0, dit NAP +5,85m als uitgangspunt wordt gebruikt voor de voorgenomen bruggen zoals ook bij de Nelson Mandelabrug +5,85m en de brug van de A12 +5.85m. Dit is voldoende voor kleine vaartuigen en recreatievaart, de woonboten en de historische schepen in de veilinghaven. Bovendien kunnen schepen die een hogere doorvaarthoogte dan +5.85m nodig hebben fysiek niet op dit deel van het kanaal komen. Op de vaarwegenkaart van RWS staat het Merwedekanaal (ten noorden van de Lek) al aangegeven als vaarweg classificatie 0. In de regels wordt bij de bestemming Water een doorvaarthoogte van 5.85 meter voor geopende bruggen opgenomen. Ook wordt de activiteit scheepvaart aan de regels toegevoegd in de bestemming Water. Op deze twee punten worden de regels van het bestemmingsplan aangepast.

In het ambtelijk overleg dat over de overdracht van de gronden plaatsvindt zal de gedetailleerde informatie over het geldende planologisch regime worden gedeeld. Voor de gronden gelden op

dit moment verschillende bestemmingsplannen en/of beheersverordeningen. De gronden van Rijkswaterstaat hebben in het voorliggende bestemmingsplan voor Merwede de bestemming Groen, Water en Verkeer en verblijf.

4.2. Relatie tussen het plan en het HWN incl. onzekerheden in parkeereisen en verkeersprognoses.

U geeft aan bij bovenliggende (beleids)documenten en –visies herhaaldelijk opmerkingen te hebben gemaakt m.b.t. het realiteitsgehalte van de gehanteerde cijfers en uitgangspunten t.b.v. de verkeerskundige onderbouwing. U verzoekt ons om:

- a. Aan te geven welke maatregelen binnen het voorliggende plan worden genomen, en welke afhankelijk zijn van ontwikkelingen elders.
- b. Als hardheidsanalyse in beeld te brengen wat de effecten zouden zijn van het (deels) uitblijven van maatregelen.
- c. Sociaal–economische gegevens (huishoudens, inwoners, beroepspersonen, arbeidsplaatsen e.d.) updaten conform de modelinvoer voor UNed met inbegrip van het planjaar 2040.

Reactie

Ad. a en b: De twee meest belangrijke en bepalende maatregelen t.b.v. het beperken van de verkeersproductie en –attractie worden direct in dit bestemmingsplan geregeld. De eerste betreft de fasering die we aanbrengen in de realisatie van deelgebied 5. De tweede betreft het vastleggen van een parkeerplafond van 1.200 plekken in het gebied. Door nu slechts 4.250 van de beoogde 6.000 woningen te realiseren en daarbij slechts 1.200 parkeerplekken mogelijk te maken, blijft de verkeersproductie en –attractie (ook zonder verdere maatregelen) binnen de bandbreedtes die in het kader van de MER zijn gedefinieerd en verslechtert de bereikbaarheid niet i.r.t. de bestaande autonome situatie. Door hiernaast betaald parkeren in te voeren in de omliggende wijken, wordt extra zoekverkeer vermeden. Dit wordt gelijktijdig met de vaststelling van de omgevingsvisie besloten, dus ruim voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

De maatregelen die direct verband houden met dit plan worden in het kader van de planvorming gelijktijdig vastgesteld en geborgd: het realiseren van mobiliteitshubs, een digitaal platform, deelauto's, parkeren op afstand, de aanleg van een HOV busbaan, en de langzaamverkeerbruggen. Voor Fase 1 van deelgebied 5 wordt voor Parkeren op Afstand gebruik gemaakt van de bestaande restcapaciteit van Westraven, waardoor er geen beperkingen zijn. Voor de maatregelen die via het mobiliteitsbedrijf moeten worden georganiseerd geldt, dat deze zowel publiek– als privaatrechtelijk worden geborgd en dat de budgetten die nodig zijn voor de betreffende maatregelen zijn georganiseerd door middel van de afspraken in de SOK.

Ad.c: Zoals gebruikelijk is de planhorizon voor het bestemmingsplan 10 jaar (2031/2032). Voor de berekeningen wordt gebruik gemaakt van het geldende verkeersmodel VRU 3.4 dat ten grondslag ligt aan alle bestemmingsplannen van gemeente Utrecht. De verkeersberekeningen ten behoeve van het mobiliteitsplan waar u naar verwijst zijn niet van toepassing voor de onderbouwing van het bestemmingsplan.

N.B.: Bovenstaande toelichting is nader uitgewerkt door adviesbureau Goudappel, die een integrale rapportage heeft opgesteld m.b.t. de invulling van het mobiliteitsconcept en de gevolgen hiervan. Deze wordt u als bijlage bij deze beantwoording toegezonden.

U trekt een aantal aannames en uitgangspunten onder het mobiliteitsconcept en de door ons onderzochte verkeerskundige gevolgen daarvan in twijfel. U verzoekt daartoe ons om:

- a. naast de mobiliteitsbehoeften en –gedrag van bewoners meer aandacht te besteden aan de mobiliteit van bezoekers en forenzen;
- b. meer duidelijkheid te bieden over de marges die t.g.v. Regels m.b.t. parkeerbehoeften en –eisen kunnen ontstaan;
- c. aan te geven hoe de verkeersgeneratie van in en buiten het gebied geparkeerde auto's die verband houden met de ontwikkeling van het plan afrekenbaar wordt gemaakt.

Reactie

Ad. a.: Zoals eerder aangegeven is het instellen van het parkeerplafond de belangrijkste maatregel om de hoeveelheid verkeersbewegingen te beperken. Voor het berekenen van de verkeerskundige effecten van het gebruik van die parkeerplaatsen zijn geen aanpassingen aan de reguliere werking van de VRU 3.4 gedaan. Derhalve is er wat ons betreft geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de prognose, ook voor wat betreft bijvoorbeeld de inkomende pendel en bezoekers van voorzieningen.

Ad. b.: De correcties op de parkeereis zoals die worden toegepast a.g.v. het mobiliteitsconcept zijn toegepast conform bestaande jurisprudentie, en is onderbouwd in de plannen voor Merwede.

Ad. c.: Voor alle functies in het voorliggende bestemmingsplan geldt, dat de verkeersproductie en – attractie van de parkeerplekken volgens de normale rekenwijze is toegerekend. De totale productie en attractie wordt begrensd door het parkeerplafond. Uitwijkgedrag naar de omliggende wijken wordt beperkt door de invoering van betaald parkeren in die wijken.

De hoeveelheid extra verkeer van en naar de P+R-terreinen die voor Merwede bedoeld zijn (Westraven en in de toekomst mogelijk ook Papendorp) zijn ook begrensd doordat we in het ontwerpbestemmingsplan ook hiervoor een maximum zullen opnemen dat aan het programma van Merwede wordt gekoppeld. Dit zorgt ervoor dat het programma op Merwede niet onverwacht een veel hogere parkeervraag kan ontwikkelen en daaraan gekoppelde verkeersgeneratie. De verkeerskundige gevolgen daarvan zijn meegenomen in de uitgevoerde onderzoeken. Uit verschillende verkeersmodelanalyses (Verkeersonderzoek Merwedekanaalzone, Gemeente Utrecht, 2019; Mobiliteit Merwedekanaalzone, Goudappel, 2020;) blijkt dat bereikbaarheidsproblemen al in de autonome situatie optreden, zelfs zonder de ontwikkelingen in MWKZ. Het gaat vooral om de Europalaan-Zuid en A12- aansluiting Westraven. Dit is een opgave die breder is dan de Merwedekanaalzone alleen. Een additionele ontwikkeling van de Merwedekanaalzone leidt tot een verlichting van de verkeersbelasting van de A12-aansluiting Westraven. Dit komt, doordat meerdere effecten op elkaar inwerken: de transformatie van functies van reguliere bedrijventerreinen met een hoog autogebruik naar autoluwe woongebieden, inzet van dynamisch verkeersmanagement (DVM) voor andere routekeuzes, waarbij gebiedsvreemd autoverkeer (ten opzichte van de Merwedekanaalzone) meer via o.a. de Martin Luther Kinglaan gaat rijden en niet meer via de A12-aansluiting Westraven. Het

additionele effect van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in combinatie met dynamisch verkeersmanagement is beperkt.

N.B.: Ook bovenstaande toelichting is nader uitgewerkt door adviesbureau Goudappel, die een integrale rapportage heeft opgesteld m.b.t. de invulling van het mobiliteitsconcept en de gevolgen hiervan. Deze wordt u als bijlage bij deze beantwoording toegezonden.

4.3. Buiten- en bovenplanse monitoring incl. voorwaarden, effecten en doorwerking daarvan.

U geeft aan nog onvoldoende zekerheid te hebben dat de beoogde en verwachte mobiliteitstransitie (inclusief de gevolgen daarvan voor de doorstroming op het HWN) daadwerkelijk in de door ons verwachte mate zal doorzetten. U geeft aan in dit kader veel belang te hechten aan integrale monitoring en evaluatie. U verzoekt ons wat dat betreft om t.b.v. de buiten- en bovenplanse monitoring om:

- a. op korte termijn invulling te geven aan de aankondiging om op die schaal belangrijke onderdelen van de monitoring samen met RWS en Provincie Utrecht op te pakken;
- b. gezamenlijk te expliciteren welke voorwaarden buiten het gebied zouden moeten worden gerealiseerd om de gebiedsdoelen te kunnen behalen;
- c. in de monitoring ook doelstellingen van partners te betrekken, effecten daarop te bestuderen en gebieds- en maatregelkeuzes mede daarop te baseren.

Reactie

Ad. a., b. en c.:

De gebiedsontwikkeling fase 1 wordt zowel in de plan- en realisatiefase als in de gebruiksfase gemonitord. Monitoring wordt hierbij ingezet om vast te stellen of het mobiliteitssysteem voor alle gebruikers goed functioneert en hoeveel de verkeersproductie van fase 1 lager is dan (worst case) berekend. Dit is relevant voor de te maken keuzes voor fase 2 van deelgebied 5 (Merwede).

Daarnaast heeft u terechte vragen die echter de scope van dit bestemmingsplan te boven gaan. Deze vragen zijn door ons al beantwoord in het kader van het Mobiliteitsplan 2040 en de RSU 2040. Wij onderkennen het belang van een goede monitoring. Niet alleen vanuit het plan maar ook in samenhang met de omgeving. Daarvoor is een monitoringsaanpak opgesteld (bijlage 5 bij omgevingsvisie deel 2), waarbij de ontwikkeling van de mobiliteit op verschillende niveaus wordt beschouwd. Hierbij wordt deels gebruik gemaakt van het bestaande instrumentarium, zoals de gemeentebrede mobiliteitsmonitor (o.a. monitoring mobiliteitsplan) en monitor leefbaarheid (o.a. omliggende wijken). Graag betrekken wij de regionale partners bij de verdere invulling hiervan om te borgen dat indicatoren die voor de partners van belang zijn hier een plek in krijgen.

Graag gaan wij op korte termijn met u in overleg over dit onderwerp. Daarbij bespreken wij ook graag hoe we in de tussentijd om kunnen gaan met de onderbouwing van bestemmingsplannen, om te voorkomen dat dit stadsbrede onderwerp bij elk individueel bestemmingsplan wordt ingebracht.

Deel B: Lijst van wijzigingen

Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan waarover overleg is gevoerd zijn een aantal wijzigingen aangebracht. Deze wijzigingen zijn hieronder kort samengevat.

- Het perceel van Stedin krijgt de bestemming Bedrijf-nutsvoorziening. In deze bestemming is ook groen mogelijk, alsmede routes voor langzaam verkeer en parkeerplaatsen.
- Het maximaal vermogen per transformator is vervangen door een maximale milieucategorie.
- De aanduiding 'brug' en 'specifieke vorm van verkeer- en verblijf 1' is verwijderd van het terrein van Stedin.
- In de bestemming Groen is de autobereikbaarheid van Stedin opgenomen.
- In de bestemming Water is de activiteit 'scheepvaart' opgenomen, alsmede een doorvaarthoogte van een brug in geopende toestand van 5.85 meter.