

bestemmingsplan

Suikerterrein

vastgesteld: 20-3-1980 Rand.
28-4-81 GS (~~21-6-81~~).

Gemeente Utrecht

Dienstenstructuur R.O.V.U.

Dienst voor Ruimtelijke Ordening
maart 1980

INHOUDSOPGAVE ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN SUIKERTERREIN

	<u>blz.</u>
● <u>Toelichting.</u>	
1. Aanleiding tot herziening van het geldende plan	1
2. Begrenzing van het gebied	2
3. Gevolgen van de inpassing van de raillijn	3
3.1. Algemeen	3
3.2. Parkeren en verkeer	4
3.3. Overige aspecten	6
4. Geluidhinder	8
5. Inspraakprocedure Suikerterrein	11
6. Financieel economische paragraaf	12
● <u>Bijlage I</u>	
Vragen gesteld door leden van de Kamer, met de daarop door de Regering gegeven antwoorden	13
● Reakties en commentaar in het kader van het artikel 8-overleg van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening	15
● <u>Voorschriften.</u>	
Hoofdstuk I: Algemene bepalingen	23
Hoofdstuk II: Bestemmingen, die geen nadere uitwerking behoeven	25
Hoofdstuk III: Bestemming die nader moet worden uitgewerkt .	31
Hoofdstuk IV: Algemene vrijstellingen	33
Hoofdstuk V: Overgangs-, straf- en slotbepalingen	34

TOELICHTING, behorende bij het ontwerp-bestemmingsplan Suikerterrein.

1. Aanleiding tot de herziening van het geldende plan.

Het bestemmingsplan Suikerterrein omvat globaal gezien de Graadt van Roggenweg en een deel van de bebouwing tussen deze weg en de Leidseweg.

Voor dit gebied werd op 21-8-1952 het uitbreidingsplan "Suikerterrein" vastgesteld. Het voornaamste doel van dit plan was het tot stand brengen van een verbindingsweg (de huidige Graadt van Roggenweg) tussen de Croeselaan en de Paul Krugerbrug als onderdeel van een te realiseren invalsweg vanaf het verkeersplein Hooggelegen naar het centrum van Utrecht. Omdat deze weg niet alleen berekend moest zijn op het drukke Jaarbeursverkeer maar ook op het lokale verkeer tussen het toen nog te realiseren Kanalen-eiland en de binnenstad, werd in het plan van 1952 uitgegaan van een weg met gescheiden rijbanen over de gehele lengte. Om dit uitgangspunt ook ter plaatse van de Hojelkazerne te kunnen verwezenlijken, was in het oude plan de bestaande woonbebouwing langs de Leidseweg over een lengte van $\pm$ 185 meter wegbestemd. Dit deel van het uitbreidingsplan is echter nooit gerealiseerd.

De aanleiding tot de herziening van het plan is enerzijds de noodzaak tot aanpassing van het geldende plan aan de Wet op de Ruimtelijke Ordening en anderzijds de aanleg van de railverbinding tussen Utrecht en Nieuwegein. Op rijksniveau is besloten, dat het tracé van de raillijn via het Kanalen-eiland zal lopen (Beneluxlaan-Weg der Verenigde Naties).

Voor het plan Suikerterrein betekent dit, dat de raillijn dient te worden ingepast in het profiel van de Graadt van Roggenweg, waarbij rekening gehouden moet worden met de omstandigheid, dat de gemeenteraad zich akkoord heeft verklaard met een rekonstruktie van de Graadt van Roggenweg op voorwaarde dat de toename van het autoverkeer in de toekomst wordt overgenomen door de Graadt van Roggenweg ten gunste van de Vleutenseweg, die niet nog méér belast zal worden.

De route Weg der Verenigde Naties-Graadt van Roggenweg zal daardoor een nog belangrijker functie krijgen als invalsweg naar het centrum van Utrecht.

2. Begrenzing van het gebied.

Aangezien, zoals eerder vermeld, de inpassing van de raillijn in de Graadt van Roggenweg en daarmee de verbetering van het woonmilieu voor de bewoners van de flats langs deze weg, de aanleiding vormen tot de herziening van het uitbreidingsplan "Suikerterrein", bestond er in het algemeen weinig reden tot wijziging van de begrenzing van het plangebied. Aan de zuid-westzijde is het plangebied uitgebreid met de Paul Krugerbrug, en kleine delen van de Weg der Verenigde Naties, Overste den Oudenlaan, Adm. Helfrichlaan en Kanaalweg, waarvoor thans het uitbreidingsplan Welgelegen geldt, om te bereiken, dat het plangebied Suikerterrein aansluit aan het plangebied Kanaleneiland, waardoor het tracé van de raillijn vanaf de gemeentegrens tot aan het Westplein in twee bestemmingsplannen (Kanaleneiland en Suikerterrein) juridisch kan worden vastgelegd.

Aan de westzijde is het plangebied uitgebreid met de strook grond ter grootte van de gebouwen B en C van de Hojelkazerne, omdat als gevolg van een verschuiving van het raillijntracé in zuidelijke richting de rijweg richting centrum op deze plaats is geprojecteerd. Voor een klein gedeelte op het Westplein zal het bestemmingsplan Suikerterrein het bestemmingsplan Hoog Catharijne gaan vervangen.

3. Gevolgen van de inpassing van de raillijn.

3.1. Algemeen.

Omdat voor het raillijntracé in de wijk Kanaleneiland (Beneluxlaan en Weg der Verenigde Naties) gekozen is voor de ligging in de middenberm, voorzag het oorspronkelijke gemeentelijke plan in een inpassing van de raillijn in de huidige middenberm van de Graadt van Roggenweg. Dit was een oplossing die zonder al te ingewikkelde ingrepen aan het wegprofiel zou kunnen worden uitgevoerd. Ook zouden op deze manier de bomenrijen links en rechts van deze middenberm gehandhaafd kunnen worden.

In de verschillende inspraakbijeenkomsten van de gemeente met de Bewonersgroep Toekomst Suikerterrein heeft deze groep zich sterk gemaakt voor een opschuiven van de rijweg en de tramweg naar de kant van het Jaarbeursterrein, waardoor aan de kant van de flats aan de Graadt van Roggenweg de ruimte ontstond om een ventweg te realiseren.

Hoewel uitvoering van dit plan duurder is dan het oorspronkelijke gemeentelijke plan en ook een groot aantal bomen zal moeten verdwijnen, heeft de gemeente toch gekozen voor een veiliger en iets beslotener milieu voor de bewoners van de flats. Bovendien zal langs de parallelweg parkeergelegenheid kunnen worden aangelegd voor de hieraan liggende woningen.

Het gedeelte van de Graadt van Roggenweg tussen de bestaande flats en het Westplein/Croeselaan is te smal om hier zonder meer de raillijn te kunnen inpassen. Omdat ook hier een middenligging is voorzien, zal dit gedeelte nu ook voor het overige verkeer moeten worden voorzien van gescheiden rijbanen.

In eerdere plannen werd de hiervoor benodigde ruimte gevonden aan de noordkant van de Graadt van Roggenweg. Een gedeelte van de tuinen, behorende bij de woningen langs de Leidseweg zou worden opgeofferd ten behoeve van de rijweg en de raillijn. Van bewonerszijde is naar aanleiding van dit gedeelte van het plan steeds gepleit de gebouwen B en C van de Hojelkazerne (het 130 meter lange gebouw aan de zuidkant van de Graadt van Roggenweg) aan te kopen en het tracé van de raillijn over dit gedeelte van het kazerneterrein te leggen. De scherpe bocht in de Graadt van Roggenweg zou hiermee tevens een flauwer verloop kunnen krijgen; bovendien zou het terrein van de hojelkazerne toch een andere bestemming krijgen over een aantal jaren.

Hoewel van gemeentelijke zijde in dat stadium verschillende pogingen zijn ondernomen om de door de bewonersgroep gewenste oplossing te realiseren, is pas na de eerste ter inzage legging van het plan Suikerterrein, toen bleek op hoeveel bezwaren het geplande tracé stuitte, door het Ministerie van Defensie positief gereageerd op het verzoek van de gemeente de gebouwen B en C van de Hojelkazerne aan te kopen.

In dit verband zij verwezen naar de vragen van enkele leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal en de daarop door de regering gegeven antwoorden. (Zie bijlage I.)

In het huidige plan is de zuidelijke rijstrook dan ook geprojecteerd over de gebouwen B en C van de Hojelkazerne; het tracé is m.a.w. naar het zuiden opgeschoven, waardoor de scherpe bocht een flauwer verloop heeft gekregen.

Door deze tracéverschuiving naar het zuiden, is aan de noordkant van de Graadt van Roggenweg een strook grond beschikbaar gekomen die het mogelijk maakt de reeds langs de Graadt van Roggenweg aanwezige woonbebouwing met een nieuwe woonbestemming in oostelijke richting voort te zetten tot aan de kruising met de Croeselaan. Hoewel de geluidhinder van de Graadt van Roggenweg boven de 70 dB (A) uitgaat, is op deze grond toch woningbouw mogelijk gebleken, rekening houdend met de normen van de ontwerpwet Geluidhinder. Op de geluidproblemen zal in de geluidparagraaf worden ingegaan. Het terrein waar de woningen zijn geprojecteerd is in het plan als een globale krachtens art. 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening uit te werken vlek opgenomen. Op deze manier kan nog extra studie worden gemaakt van exacte situering van de woningen en de verdere invulling van het terrein.

3.2. Parkeren en Verkeer.

- Als gevolg van de invoeging van de raillijn in de Graadt van Roggenweg zal de nu in de middenberm bestaande parkeergelegenheid komen te vervallen. Blijkens tellingen worden van deze parkeergelegenheid + 70 parkeerplaatsen gebruikt door de bewoners van de 136 flats langs de Graadt van Roggenweg.

Bovendien wordt deze parkeergelegenheid overdag regelmatig gebruikt door Jaarbeursbezoekers. Voor dit laatst bedoelde gebruik behoeft geen compensatie gevonden te worden, omdat het hier

slechts een fraktie van de totale parkeerbehoefte voor het Jaarbeursbezoek betreft, terwijl bovendien de parkeerterreinen ter weerszijden van de Weg der Verenigde Naties voorlopig nog voldoende ruimte bieden.

Uitgaande van de norm van 0,9 parkeerplaats per woning, dienen voor de genoemde flats + 120 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

De parallelweg, die zoals gezegd tussen de rijweg en de flats zal worden gerealiseerd, biedt ruimte voor het maken van ongeveer 80 parkeerplaatsen. Als daarnaast rekening wordt gehouden met de achter de flats aan de Graadt van Roggenweg aanwezige 12 parkeerplaatsen en 29 autoboxen, mag er van worden uitgegaan dat voor deze flats een toereikend aantal parkeerplaatsen aanwezig zal zijn.

- Voor de + 35 geprojecteerde woningen tussen de Graadt van Roggenweg en de Leidseweg zal de ontsluiting kunnen plaatsvinden vanaf de Graadt van Roggenweg, waar ter hoogte van de aansluiting van de parallelweg tevens een inrijmogelijkheid gemaakt kan worden naar het binnenterrein.
Een tweede ontsluiting kan worden verkregen vanaf de Leidseweg.
- Het plangebied wordt buiten de toekomstige raillijn Nieuwegein-Utrecht momenteel bediend door de stadsbuslijnen 7 en 7S van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf met halteplaatsen op de Graadt van Roggenweg ter hoogte van de Koningsbergerstraat. Daarnaast halteren aan dezelfde halten twee interlokale buslijnen Utrecht-Gouda v.v.
- De situatie voor het fietsverkeer op de Graadt van Roggenweg ondergaat geen principiële wijziging. In dit verband kan worden verwezen naar het voornemen de in het plan liggende Leidseweg te bestemmen als fietsroute.

In overleg met de Bewonersgroep Toekomst Suikerterrein is de verkeerssituatie op de Graadt van Roggenweg ter hoogte van de Koningsbergerstraat gewijzigd in het plan opgenomen. In dit gewijzigde plan worden de hoofdrijbanen van de Graadt van Roggenweg niet meer door een kruising onderbroken ter hoogte van de Koningsbergerstraat.

Met deze maatregel wordt onder meer beoogd het parkeren van Jaarbeursbezoekers zoveel mogelijk uit de wijk te weren.

Het Westplein zal een geringe aanpassing behoeven als gevolg van het omdraaien van de rijrichting voor motorvoertuigen van de Leidseweg.

Om de veiligheid van overstekende voergangers en wielrijders te verhogen zullen wel met voetgangersverkeerslichten beveiligde oversteekplaatsen aangelegd worden ter hoogte van de Koningsbergerstraat.

Om het "Jaarbeursverkeer" vanaf de terreinen langs de Graadt van Roggenweg in westelijke richting (dus naar het 24-oktoberplein) te kunnen afvoeren zal het mogelijk gemaakt worden om van de Fentener van Vlissingenkade linksaf te slaan.

T.b.v. het langzame verkeer (voetgangers en fietsers) zal in de relatie Muntkade/Fentener van Vlissingenkade een ongelijkvloerse kruising worden aangelegd.

3.3. Overige aspecten.

- Zoals vermeldt kwam door de tracéverschuiving van de raillijn naar het zuiden aan de noordkant van de Graadt van Roggenweg een strook grond vrij. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het gewenst een voortzetting van de bebouwing te bereiken vanaf de huidige flats langs de Graadt van Roggenweg naar het Westplein. In deze strook kunnen $\pm$ 35 eengezinswoningen worden gebouwd. De tuinen van de woningen langs de Leidseweg zullen daarbij nog een alleszins aanvaardbare diepte van $\pm$ 15 meter houden. De zeven, thans loodrecht op de as van de Leidseweg staande gemeentelijke woningen zullen niet gehandhaafd kunnen blijven. Het betreft hier woningen van slechte kwaliteit met een zeer geringe buitenruimte. In overleg met het Bureau Woningbeheer is voor de bewoners van deze woningen elders passende huisvesting gevonden.
- Het terrein op de hoek van de Graadt van Roggenweg/Muntkade is ten dele eigendom van de gemeente Utrecht. Op het resterende deel is een constructiebedrijf gevestigd, dat behoefte heeft aan uitbreiding. Ook uit volkshuisvestelijke overwegingen - gelet op de hinderlijkheid van het bedrijf en de nabijheid van woningen - lijkt het beter dit bedrijf elders een passende vestigingsplaats te bieden.

Van de kant van de Bewonersgroep Toekomst Suikerterrein is in het kader van de inspraak aangedrongen op een woonbestemming voor dit terrein t.b.v. jongerenhuisvesting. Een bestemming als speelveld voor de kinderen in de omgeving zou ook tot de wensen behoren.

Hoewel op deze plaats de geluidhinder eveneens een aanzienlijk probleem vormt, is in het huidige plan in tegenstelling tot vorige plannen waar dit terrein voor kantoorbebouwing was bestemd, op dit terrein een woonbestemming gelegd. Door een bepaalde situering van de woon- en slaapvertrekken, een goede kierdichting en dubbele beglazing zal voor de hier gedachte één- en tweepersoons-appartementen een aanvaardbaar binnenniveau bereikt kunnen worden. Om de parkeerdruk in de Krugerstraat e.o. niet groter te maken zal in de kelderlaag van deze bebouwing een aantal parkeerplaatsen kunnen worden gemaakt.

- Voor het overige zijn in het plan de voorkomende functies vrijwel overeenkomstig de bestaande situatie gehandhaafd. Een uitzondering is echter gemaakt voor het op enkele plaatsen in de bebouwing langs de Leidseweg momenteel bestaande gebruik voor zover dat afwijkt van de woonfunctie.

In het Structuurplan voor de Binnenstad is als uitgangspunt voor dit gebied gekozen voor een versterking van de woonfunctie door het verbeteren van woningen waar dat wenselijk en haalbaar is en het plegen van nieuwbouw waar dat noodzakelijk is.

Op dit moment bevinden zich in het gedeelte van de Leidseweg, dat in het plangebied is opgenomen, vijftien bedrijfjes en kantoren met totaal ongeveer 60 werknemers.

Juist omdat de woningen langs de Leidseweg zo uitermate geschikt zijn voor bewoning en voor dit doel overigens ook gebouwd zijn, is het van belang de woonfunctie hier meer te versterken. Veel huizen langs de Leidseweg hebben hun woonfunctie verloren, doordat zich hierin langzamerhand kleinere bedrijfjes zijn gaan vestigen. Voor een actief verplaatsingsbeleid van deze kleine bedrijfjes zijn geen financiële middelen beschikbaar. Uitvoering van het bestemmingsplan op dit punt is niet urgent genoeg. Om echter de ontwikkeling tegen te gaan dat hoe langer hoe meer panden onttrokken worden aan de woonbestemming door een sluipende tendens van de vestiging en uitbreiding van bedrijfjes als makelaars- en advocatenkantoren, is in het bestemmingsplan rigoreus gekozen voor de woonbestemming voor al de panden langs de Leidseweg. De bestaande bedrijven kunnen krachtens overgangsrecht worden voortgezet en zelfs nog beperkt worden uitgebreid.

- Op een reeds eerder door de gemeente in eigendom verworven binnenterrein achter de woningen aan de Leidseweg is een speelterrein t.b.v. de buurt ingericht.
- Naar het zich op dit moment laat aanzien zal de te verbreden Paul Krugerbrug een vaste brug worden.

4. Geluidshinder.

Gelet op de belangrijke functie die de Graadt van Roggenweg vervult als invalsweg naar het stadscentrum, is er voor de woningen langs deze weg sprake van geluidsoverlast.

Met behulp van de bij de gemeente en provincie in gebruik zijnde geluidmeetwagen is op 12 oktober 1977 een equivalent geluidsniveau gemeten van 71 dB(A) op de gevel, terwijl de norm die volgens de wet geluidhinder toelaatbaar is, 65 dB(A) bedraagt.

- De sterkte van geluiden wordt uitgedrukt in decibel.

Voor de beleving van geluiden is ook de trillingsfrequentie (toonhoogte) van belang. Omdat het menselijk oor niet voor alle toonhoogten in gelijke mate gevoelig is, wordt bij de beoordeling van geluiden vaak een correctie aangebracht op meet- en berekeningsresultaten, teneinde de gevoeligheid van het oor zo goed mogelijk na te bootsen. Meestal wordt hierbij toegepast een internationaal overeengekomen correctie, de zogenaamde A-curve.

De te beoordelen geluidsniveaus worden dan uitgedrukt in decibel (A), bij afkorting aangeduid als dB(A).

- Het equivalent geluidsniveau: Van een aantal afwisselende geluidsniveaus wordt een bepaalde middeling genomen waaruit een constant geluidsniveau wordt afgeleid. Dit gebeurt zodanig dat het constante geluidsniveau het oor op een bepaalde plaats en gedurende een bepaalde periode aan dezelfde hoeveelheid energie blootstelt als de gedurende die periode op die plaats afwisselende geluidsniveaus.

Er is daarom alle reden tot het treffen van geluidswerende voorzieningen, die in situaties als deze echter uitsluitend kunnen bestaan uit voorzieningen aan de woningen (dubbele beglazing e.d.).

Daarnaast moet echter ook worden bedacht dat de hier bedoelde geluidshinder niet een gevolg is van de nu voorgenomen wijzigingen in het bestemmingsplan Suikerterrein maar van de toename van het wegverkeer, waarvan de nadelige gevolgen op veel plaatsen in de stad worden gevonden.

Het treffen van maatregelen ter vermindering van deze geluidshinder, waarmee zeer grote bedragen gemoeid zijn kan dan ook niet dan volgens een bepaalde beleidslijn geschieden, waarbij de ernstigste situaties uiteraard de grootste urgentie hebben.

In het kader van de herziening van het plan Suikerterrein is ten aanzien van geluidshinder de belangrijkste vraag, in hoeverre de geluidsoverlast als gevolg van de invoeging van de raillijn toeneemt. Zou van een toename sprake zijn, dan dient het bestemmingsplan, voorzover een dergelijk plan daartoe de mogelijkheid biedt, middelen ter voorkoming dan wel vermindering van (toename van) geluidsoverlast aan te geven.

Als voorlopige grenswaarden voor tramlawaai zijn door het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en de betrokken gemeenten m.b.t. de raillijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein als voorlopige normen voorgesteld:

- als grenswaarde voor het totale tramlawaai (equivalent niveau)
overdag 60 en 's avonds 55.

Op basis van metingen aan bestaand trammaterieel (o.m. in Den Haag) kan worden gesteld, dat bij gebruik van modern trammaterieel in geluidarme uitvoering en met de juiste uitvoering van de rails, aan alle vermelde normen wordt voldaan. Voorwaarde hierbij is, dat op de Graadt van Roggenweg door de tram niet sneller dan 50 km/uur gereden wordt, hetgeen te verwachten is; vanwege de halteplaats op de Graadt van Roggenweg en verkeerslichten op het Westplein zal de tram moeilijk een hogere snelheid kunnen halen. Ook is nagegaan wat het effect van het geluid, dat door trams zal worden geproduceerd, is in combinatie met het nu heersende geluidsniveau als gevolg van het overige wegverkeer; m.a.w. in hoeverre de invoeging van de tram een vermeerdering van het bestaande, totale geluidsniveau betekent. Door geluidstechnici van gemeente en provincie is in een notitie van 10 oktober 1977 t.b.v. de milieuwergroep raillijn geconcludeerd dat het equivalente geluidsniveau op de Graadt van Roggenweg nagenoeg uitsluitend veroorzaakt wordt door het wegverkeer.

De raillijn zal een verwaarloosbare bijdrage aan de hoogte van het equivalente niveau geven; zo er al een vermeerdering is, dan is deze zo gering, dat ze nauwelijks meetbaar is.

Een en ander leidt tot de conclusie, dat de invoeging van de raillijn in het plangebied Suikerterrein geen planologische maatregelen ter wering van geluidshinder noodzakelijk behoeft te maken.

Voor de nieuw te bouwen woningen aan de Graadt van Roggenweg moet echter, omdat hier sprake is van een nieuwe situatie, op de eerste plaats bekeken

worden of geluidwerende voorzieningen mogelijk zijn tussen de bron en de ontvanger, als aan de bron zelf niets kan worden gedaan. Er wordt in het huidige plan dan ook gedacht aan het projekteren van een geluidswal tussen de woningen en de Graadt van Roggenweg, waarbij gebruik kan worden gemaakt van het 50 centimeter hoogteverschil tussen de rijweg en het terrein waar de woningen worden gebouwd. De vorm en de hoogte van de geluidswal zal worden afgestemd op het voor de woningen toelaatbaar te achten geluidsniveau van 55 dB(A).

Voor de nieuw te bouwen een- en tweepersoonseenheden op de hoek van de Muntkade/Graadt van Roggenweg is het niet mogelijk terwering van de geluidshinder een wal of scherm op te richten. Hier zal de geluidshinderbestrijding moeten plaatsvinden door geluidgevoelige ruimten te projekteren aan de zijde van de Muntkade en de Krugerstraat en een aangepaste gevelopzet te ontwerpen.

N.B. De in deze paragraaf genoemde toelaatbare geluidsniveaus zijn inklusief de 5 dB(A) verhoging, voortvloeiend uit artikel 103 van de wet geluidhinder.

5. Inspiraakprocedure Suikerterrein.

Op 25 augustus 1977 heeft een - toen nog voorlopige - Bewonersgroep Suikerterrein met enkele gemeenteambtenaren gepraat over de manier waarop de inspraak over het ontwerp-bestemmingsplan Suikerterrein moest worden voorbereid.

Na een aantal voorbesprekingsbesprekingen met de definitieve Bewonersgroep Toekomst Suikerterrein werd in november 1977 een informatiekraant over het ontwerp-bestemmingsplan Suikerterrein in de wijk verspreid. In deze informatiekraant kregen de gemeente en de Bewonersgroep de gelegenheid hun standpunten en ideeën over de toekomst van het Suikerterrein uiteen te zetten. Op 30 november 1977 volgde de eerste informatieavond in het kader van de inspraakprocedure over het ontwerp-bestemmingsplan Suikerterrein, die voor iedereen toegankelijk was. Na deze wijkavond zijn de tot dan bekende inspraakresultaten bij elkaar gevoegd. Burgemeester en Wethouders hebben naar aanleiding hiervan hun standpunt bekend gemaakt via een rondschrijven in de wijk. Op 3 april 1978 tenslotte werd opnieuw een bijeenkomst in de buurt gehouden ter afsluiting van de inspraakprocedure.

Toen, na de eerste ter inzage-legging van het plan, bleek op hoeveel bezwaren het aanvankelijke raillijntracé stuitte, is wederom uitvoerig overleg gepleegd met het Ministerie van Defensie en de Nederlandse Spoorwegen. Door het Ministerie van Defensie werd toen positief gereageerd op het verzoek van de gemeente de gebouwen B en C van de Hojelkazerne te verwerven. Daarna werd een gewijzigd plan besproken met de Bewonersgroep Toekomst Suikerterrein in april 1979.

Tot slot vond in de maand mei een informatieavond voor de gehele wijk plaats, op welke avond het nieuwe plan werd besproken.

6. Financieel economische paragraaf

Uit de financieel economische paragraaf, behorende bij het bestemmingsplan Suikerterrein, blijkt dat ten laste van de Algemene Dienst zal komen een bedrag van f 7.787.500,- Met deze uitgaven zal rekening gehouden worden in de gemeentelijke investeringsplanning binnen de komende planperiode.

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Zitting 1978-1979

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door leden van de Kamer, met de daarop door de Regering
gegeven antwoorden

664

Vragen van de leden **Rienks, Kombrink en Van der Doef** (allen P.v.d.A.) over het ontwerp-bestemmingsplan Suikerterrein te Utrecht. (Ingezonden 13 oktober 1978)

1

Bent u op de hoogte van het ontwerp-bestemmingsplan Suikerterrein in Utrecht en het alternatieve plan van de bewonersgroep «Toekomst Suikerterrein»?

2

Is het u bekend, dat de commissie van bijstand van de gemeente alsmede de bewonersgroep zich reeds negatief hebben uitgesproken over het op-nieuw vastleggen van het oude weg-tracé in dit bestemmingsplan, onder meer omdat voor het tracé van de rail-lijn Nieuwegein-Utrecht, en voor de verkeersweg aldaar een veel betere si-tuering zou kunnen worden gekozen, als een gedeelte van de Hojel-kazerne, het zgn. «keukengebouw», spoedig zou worden ontruimd, zodat meer ruimte beschikbaar komt?

3

Zo ja, kunt u dan aangeven of en zo ja, in hoeverre bovengenoemd alternatief past in de tracébeplanning van de rail-lijn?

4a

Kunt u bevestigen, dat het in de be-doeling ligt de Hojel-terreinen van be-stemming te doen veranderen en dat daarover reeds gedurende lange tijd besprekingen met de gemeente gaan-de zijn?

4b

Is het waar, dat deze besprekingen me-de zo traag vorderen, omdat één ge-combineerde oplossing voor alle mili-taire behoefte aan ruimte in Utrecht resp. voor het afstoten van terreinen wordt nagestreefd, ook als die wensen onderling geen nauwe samenhang ver-tonen?

5

Zijn de Ministers bereid, mede gezien de ontwikkelingen rond het bestem-mingsplan Suikerterrein, de koppeling met andere militaire ruimteproblemen geheel of gedeeltelijk los te laten, voorts zo snel mogelijk oplossingen te zoeken voor het ontruimen van het «keukengebouw» en daartoe de be-sprekingen met de gemeente over de overdracht zo spoedig mogelijk af te ronden?

6

Bent U bereid, mede in de overweging te betrekken:

— dat door het verloop van de snelweg in een vrij scherpe bocht rondom het Hojel-terrein er nu al regelmatig ver-keersongelukken plaatsvinden;

— dat de geluidhinder nu al boven de voor bewoners aanvaardbare grens ligt;

— dat door gebruikmaking van een deel van het Hojel-terrein meer ruimte beschikbaar komt voor fietsers, voet-gangers en groen aan de zijde van de bebouwing en dat dan het verloop van de bocht van de weg dan tevens kan worden gewijzigd in overeenstem-ming met de wensen van de bewo-ners?

7

Acht u het een zaak van evenwichtig ruimtelijk beleid, dat de gemeente Utrecht, nu zij uitvoering geeft aan een rijksbesluit m.b.t. het sneltramtracé voor de raillijn door het Kanaleneiland, terwijl het gemeentebestuur juist ook i.v.m. het leefklimaat in de stad de voorkeur gaf aan het Sprintertracé in Lunetten, zou worden gedwongen voor zeer lange termijn een voor de bewoners en voor de verkeersveiligheid ongunstig tracé van de verkeers-weg inclusief sneltram vast te leggen, te meer, daar het toch in de bedoeling ligt dat binnen 5 à 10 jaar genoemd terrein zijn militaire bestemming zal verliezen?

8

Is de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, gezien het bo-venstaande, bereid coördinerend op te treden om de wensen van de bewo-ners mogelijk te maken, voor zover de gemeente Utrecht aan die wensen mee wil werken?

Antwoord

Antwoord van Minister **Beelaerts van Blokland** (Volkshuisvesting en Ruimte-lijke Ordening), mede namens de Mi-nisters van Defensie en van Verkeer en Waterstaat. (Ontvangen 8 februari 1979) (Zie ook Aanhangsel Handelin-gen zitting 1978-1979, nr. 288)

1

Ja.

2

Ja. Een verschuiving van het tracé zou kunnen leiden tot een verbetering van de situatie ter plaatse.

3 Het alternatief, dat een vrij geringe verschuiving van de raillijn inhoudt, past in de tracébepaling, gegeven ook het feit dat volgens de aanlegconcessie de raillijn de Graadt van Roggenweg volgt en dit ook blijft doen in de nieuwe situatie.

4 a. De gemeente Utrecht heeft reeds lange tijd belangstelling voor de terreinen waarop de Hojel- en Knoop-kazernes zijn gevestigd.

In 1975 heeft de toenmalige staatssecretaris van Defensie zijn visie met betrekking tot de militaire objecten in Utrecht aan burgemeester en wethouders kenbaar gemaakt. Daarin is verklaard, dat Defensie bereid is te onderzoeken onder welke voorwaarden de kazernes kunnen worden ontruimd. In 1978 zijn op initiatief van de gemeente Utrecht de besprekingen hervat.

b. In de besprekingen wordt niet als voorwaarde gesteld, dat alleen één gecombineerde oplossing voor de gehele militaire behoefte aan ruimte in Utrecht aanvaardbaar is.

Gelet op de samenhang tussen de problemen is het echter wel gewenst – alvorens partiële oplossingen te kunnen bereiken – uit te gaan van de totale Defensie-huisvestingsproblematiek in Utrecht. De hieraan verbonden ruimtelijke en financiële aspecten zijn zodanig, dat een snelle oplossing tot nu toe niet mogelijk is gebleken.

5 De term «keukengebouw» dekt niet de huidige situatie van de hier in geding zijnde gebouwen B en C. Deze hebben een oppervlakte van 1860 m² en worden intensief en gevarieerd gebruikt. Er bestaat echter bereidheid om te onderzoeken deze gebouwen – vooruitlopend op een totale oplossing voor de Hojel- en Knoop-kazernes – te ontruimen, indien in overleg met de gemeente een passend alternatief kan worden verkregen. Er bestaat hoop, dat er een al dan niet tijdelijke, oplossing zal worden gevonden.

6 De minder scherpe bocht welke door de bewoners wordt voorgestaan, kan de situatie ter plaatse verbeteren.

Evenals bij enkele andere belangrijke invalswegen is er voor de woningen langs de Graadt van Roggenweg zeker sprake van geluidsoverlast. Onlangs is een equivalent geluidniveau gemeten van 71 dB op de gevel. De raillijn vormt geluidtechnisch (een en ander volgens een notitie van de gemeente en van de afdeling geluid van de provinciale waterstaat) geen probleem voor de

aangrenzende woningen, daar er in combinatie met het nu heersende geluidniveau als gevolg van het overige wegverkeer geen sprake zal zijn van vermeerdering van het bestaande geluidniveau. Afgezien hiervan is het overigens bekend dat in de gemeente Utrecht een onderzoek plaatsvindt naar de mogelijkheid om de geluidhinder bij uitvalswegen en dergelijke te bestrijden.

7 Er is indertijd overeenstemming bereikt tussen het Rijk, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht over het sneltramtracé, dat wil zeggen het is geen rijksbesluit, maar een in overleg met de provincie en de gemeente genomen beslissing.

Voorts lijkt het mij niet juist om te spreken over een voor de verkeersveiligheid ongunstig tracé.

Mede om redenen van verkeersveiligheid heeft het gemeentebestuur van Utrecht een nieuw ontwerp-bestemmingsplan «Suikerterrein» in voorbereiding genomen, waarvan de begrenzing zodanig is dat de gebouwen B en C op het kazerneterrein daarin zijn opgenomen. Volgens dat bestemmingsplan zullen die gebouwen worden gecomoveerd, opdat het sneltramtracé een minder bochtig verloop kan krijgen.

8 Er bestaat een beleidsgroep raillijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein, onder leiding van gedeputeerde staten van Utrecht. De coördinatie is in handen van deze beleidsgroep, waarin de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening is vertegenwoordigd door de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in Noord-Holland en Utrecht.

Reakties en commentaar in het kader van het artikel 8-overleg van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

Reactie

- 1) Hoofd van afdeling 5 van de Provinciale Griffie van Utrecht.
 - . Bestemmingen transformatorhuisje en gasregulateurstation komen niet voor in het renvooi van de plankkaart.
 - . De verwijzing in artikel 18.2 naar artikel 20 moet worden gewijzigd in artikel 19.
 - . Gelet op de jurisprudentie dient de term "inrichting van ruimten" te worden gewijzigd in "bestemd voor" of "mag uitsluitend worden gebruikt voor".
- 2) De Inspekteur van de Ruimtelijke Ordening in de provincies Utrecht en Noord-Holland.
 - . Geen reactie ontvangen.
- 3) De Inspekteur van de Volkshuisvesting in de provincie Utrecht.
 - . toelichting: verwijst v.w.b. de wegbestemde bedrijven naar de brief van de P.P.C., d.d. 7 juni 1978, waarin dezelfde argumenten worden gebruikt als in de reactie van de P.P.D. (ad 10a).

Kommentaar gemeente Utrecht

- . De bestemming "transformatorhuisje" is in het renvooi opgenomen. De plaats van het gasregulateurstation is nog niet bekend; artikel 12 is vervallen.
- . Korrektie is aangebracht.
- . De leden 2 en 3 van artikel 6 zijn aangepast.
- . In het Structuurplan voor de Binnenstad is als beleidsuitgangspunt voor dit gebied gekozen voor een versterking van de woonfunctie door het verbeteren van woningen waar dat wenselijk en haalbaar is en het plegen van nieuwbouw waar dat noodzakelijk is.

Reakties

- . plankaart: het is zinvol een verbinding te leggen tussen de speelplaats en de Leidseweg.
- . Op het renvooi van de plankkaart ontbreken de bestemmingen "transformatorhuisje" en "gasregulateurstation".

Kommentaar gemeente Utrecht

Juist omdat de woningen langs de Leidseweg zo uitermate geschikt zijn voor bewoning en voor dit doel overigens ook gebouwd zijn, is het van belang de woonfunctie hier meer te versterken.

Veel huizen langs de Leidseweg hebben helaas hun woonfunctie verloren, doordat zich hierin langzamerhand kleinere bedrijfjes zijn gaan vestigen. Voor een actief verplaatsingsbeleid van deze kleine bedrijfjes zijn geen financiële middelen beschikbaar. Uitvoering van het bestemmingsplan op dit punt is niet urgent genoeg.

Om echter de ontwikkeling tegen te gaan dat hoe langer hoe meer panden onttrokken worden aan de woonbestemming door een sluipende tendens van de vestiging en uitbreiding van bedrijfjes als makelaars- en advocatenkantoren, is in het bestemmingsplan rigoreus gekozen voor de woonbestemming voor al de panden langs de Leidseweg. De bestaande bedrijven kunnen krachtens overgangsrecht worden voortgezet en zelfs nog beperkt worden uitgebreid.

- . Abusievelijk is verzuimd op de plankkaart aan te geven dat deze speelplaats via twee onderdoorgangen vanaf de Leidseweg bereikbaar is. De plankkaart is terzake aangepast en artikel 4 van de voorschriften is gewijzigd.
- . Verwezen zij naar het commentaar bij nr. 1

Reakties

. voorschriften:

a. artikel 6, lid 3:

Een minimaal aantal parkeerplaatsen dient in deze bestemming te worden aangegeven.

b. artikel 6, lid 5:

Omdat bestemmings- en bebouwingsgrens samenvallen is aan deze bepaling geen behoefte.

c. artikel 7, lid 5:

Is van mening, dat het bepaalde in dit lid ook geldt voor de gronden, bedoeld in lid 1 van dit artikel, voor zover die gronden niet door bebouwing worden bezet.

d. artikel 19, lid 2 onder a.:

De uitwerkingsregel, dat de gebouwen mogen worden afgedekt door een kap is zinloos en kan daarom vervallen.

e. Verzocht wordt in de uitwerkingsregels de normen op te nemen m.b.t. de aanvaardbare geluidsniveaus.

Kommentaar gemeente Utrecht

a. artikel 6, lid 3, is aangepast met dien verstande, dat de begane grond tevens moet worden gebruikt als parkeergelegenheid. Voorts kan worden opgemerkt, dat aan de Muntkade voldoende parkeergelegenheid aanwezig is, zodat voor parkeeroverlast van de Krugerstraat niet behoeft te worden gevreesd.

b. Artikel 6, lid 5, is vervallen.

c. artikel 7, lid 5: Deze mening wordt onderschreven; aan een afzonderlijke bepaling over de inrichting van de gronden, als bedoeld in art. 7, lid 5, bestaat echter behoefte omdat in dit geval de bestemmingsgrens niet gelijk is aan de bebouwingsgrens, zoals in art. 6.

d. artikel 19, lid 2 onder a.:
is vervallen.

e. Als de Wet op de Geluidhinder van kracht is, zullen door de Minister algemene maatregelen van bestuur worden afgekondigd, waarin maximaal toelaatbare normen voor geluidhinder zullen worden opgenomen.
Het is niet nodig deze normen in het bestemmingsplan op te nemen.

Reakties

4) De Eerstaanwezend-Ingenieur
der Genie.

Voorshands wordt bezwaar gemaakt tegen het wegbestemmen van de gebouwen B en C van de Hojelkazerne, omdat nog geen definitieve oplossing is gevonden voor de ontruiming van deze gebouwen.

5) De Inspekteur van de Volksgezondheid en de Milieuhygiëne.

Geen reactie ontvangen.

6) De Rijkshoofdinspekteur van het Verkeer in het Distrikt Utrecht.

- . Verzoekt aanvulling van de toelichting over de ontsluiting van het plangebied door het openbaar vervoer.
- . Het verdient aanbeveling de bushalteplaatsen op de plankaart te vermelden.

Kommentaar gemeente Utrecht

Op dit moment vindt overleg plaats tussen Defensie, Nederlandse Spoorwegen en de gemeente Utrecht over het gewijzigde tracé van de raillijn, waarbij de gebouwen B en C zijn wegbestemd. Naar mag worden verwacht zal tussen partijen overeenstemming worden bereikt, met name over de huisvesting van de betrokken onderdelen van Defensie.

- . De toelichting is aangepast.

- . Opneming van de aanduiding bushalteplaatsen maakt een minder flexibel beleid op het punt van het bepalen van de halteplaatsen mogelijk.

Reakties

Kommentaar gemeente Utrecht

7) De N.V. Nederlandse Spoorwegen.

De Nederlandse Spoorwegen zijn van mening dat de extra kosten als gevolg van tijdelijke maatregelen (o.a. herhuisvesting defensie) niet ten laste van het tramproject kunnen worden gebracht.

Op bestuurlijk niveau vindt overleg plaats. De gemeente Utrecht is van mening dat alle uit het raillijnproject voortvloeiende kosten in elk geval niet ten laste van de gemeente Utrecht dienen te komen. In dit verband zij verwezen naar de brief d.d. 5 aug. 1975, nr. DGV/P-1/V25813 van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

8) Het bestuur van het Samenwerkingsorgaan Agglomeratie Utrecht

Geen opmerkingen.

9) Het College van Burgemeester en Wethouder van Nieuwegein.

Geen reactie ontvangen.

10) De Directeur van de Provinciaal Planologische Dienst

- a) De directeur acht het wenselijk dat in de toelichting nader wordt gemotiveerd waarom de bedrijven langs de Leidseweg zijn "wegbestemd" en op welke wijze actief zal worden meegewerkt aan eventuele verplaatsing van deze bedrijven.

- a) Zie hiervoor het gemeentelijk commentaar op reactie nr.3) van de Inspecteur van de Volkshuisvesting in de provincie Utrecht; deze passage is eveneens in de toelichting behorende bij het plan op blz. 7 opgenomen.

Overigens hebben de panden langs de Leidseweg, voorzover ze niet zijn wegbestemd, in het vigerende uitbreidingsplan Suikerterrein uit 1952 allemaal de bestemming eengezinshuizen. In het huidige ontwerpplan wordt deze bestemming gekontinueerd.

b) Het P.T.T. straalpad dient op de kaart aangegeven te worden.

c) Uit de voorschriften blijkt niet duidelijk aan welke woningtypen wordt gedacht in het woongebied WG.

Een normering betreffende de geluidhinder voor de woonbestemmingen W2 en WG ontbreekt.

d) Het verdient aanbeveling aandacht te besteden aan de wenselijkheid van een extra brug voor langzaam verkeer over de Leidsche Rijn.

b) Het straalpad is op de plantekening aangegeven.

c) Uit nadere studies vooral m.b.t. de geluidssituatie zal moeten blijken welk woningtype het meest geschikt is voor dit gebied. Voorshands wordt nog gedacht aan eengezinshuizen (toelichting blz. 6).

In de toelichting is uitvoerig aandacht besteedt aan de geluidssituatie van deze bestemmingen. Voor het woongebied is bovendien in de voorschriften in art.18 lid 2 een geluidwerende voorziening voorgeschreven tussen de Graadt van Roggenweg en de geprojecteerde woningen. De normen die voor de geluidhinder moeten worden aangehouden vloeien voort uit de wet geluidhinder en horen als zodanig niet thuis in de voorschriften van het bestemmingsplan.

d) Deze suggestie is in de plannen niet overgenomen. De bestaande brug in het verlengde van de Koningsbergerstraat geeft een directe verbinding van het Suikerterrein naar het geprojecteerde buurtpark in het gebied Kanaalstraat e.o. De bewoners van de Leidseweg kunnen ofwel via deze brug ofwel via de Damstraat het park bereiken. Gelet op de geringe afstand die deze bewoners daarbij moeten afleggen, wordt een tweede brug niet noodzakelijk geacht.

11) De Hoofdingenieur-Directeur
van de Provinciale Waterstaat.

- | | |
|---|---|
| <p>a) De geluidsbelasting aan de gevels van de bestaande woningen langs de Graadt van Roggenweg is te hoog (meer dan 65 dB(A) overdag). Binnen het kader van dit plan dienen dan ook maatregelen getroffen te worden. Ook bij de te realiseren nieuwbouw langs deze weg dienen afdoende geluidwerende maatregelen genomen te worden, overeenkomstig de wet geluidhinder. Bovendien dient aan beide zijden van deze weg een zone van 150 m breedte akoestisch te worden gezien.</p> <p>b) In verband met de verkeersveiligheid ware de uitvoegstrook van de Graadt van Roggenweg naar de parallelweg ter hoogte van het gebied WG een grotere lengte te geven dan nu is aangegeven. Deze parallelweg ontsluit niet alleen het woongebied WG maar ook nog voor een zeer groot deel het resterende woongebied.</p> <p>c) De uitvoegstrook van de Graadt van Roggenweg naar de kavel 7134 is geprojecteerd op het vrij liggende fietspad langs deze weg. In verband met de verkeersveiligheid en eenduidigheid qua karakter van dit fietspad dient dit fietspad ter plaatse van de uitvoegstrook, vrijliggend te blijven.</p> | <p>a) In de paragraaf over de geluidhinder is uitvoerig aandacht besteedt aan deze problematiek. De resultaten van het gehouden akoestisch onderzoek zijn hierin verwerkt.</p> <p>b) In het uitwerkingsplan van het gebied WG kan de uitvoegstrook nog verlengd worden, indien de noodzaak daartoe mocht blijken.</p> <p>c) Bij de uitvoering van de wegreconstructie van de Graadt van Roggenweg zal een veilige oplossing voor dit probleem gecreëerd worden.</p> |
|---|---|

- d) De Leidseweg zal als fietsroute worden bestemd. E.e.a. dient in het plan te worden opgenomen.
- e) Niet duidelijk is hoe de linksaf-beweging voor motorvoertuigen van de Fentener van Vlissingenkade naar de graadt van Roggenweg gerealiseerd wordt.
- f) De H.I.D. is van mening dat de parkeernorm voor het woongebied (WG) eveneens 0,9 parkeerplaats per woning moet bedragen. Hij vraagt zich voorts af welke norm voor de W2-bestemming gehanteerd zal worden.
- g) De in artikel 16, lid 8b opgenomen vrijstellingsbevoegdheid is, gezien de geplande halteplaatsen, niet duidelijk.
- d) Het aanleggen van de fietsroute langs de Leidseweg kan geschieden zonder dat het plan zich daartegen verzet. Omdat op dit moment het nieuwe profiel nog niet exact vastligt - daarover vindt nog overleg plaats met de bevolking - zijn op de plankaart geen nadere aanduidingen aangegeven.
- e) Deze kruising zal met verkeerslichten worden beveiligd, waardoor ook voor de fietsers een veilige situatie ontstaat.
- f) De parkeernorm voor het woongebied (WG) is iets ruimer dan voor de rest van het plangebied. Het betreft hier een nieuwbouwwijk, waarin de ruimte gemakkelijk overeenkomstig deze norm kan worden ingericht.
- De begane grond van de W2-bestemming dient voor een deel als parkeerkelder te worden ingericht. Met nog wat extra parkeerplaatsen aan de Muntkade wordt ook hier de norm van 0,9 gehaald.
- g) Deze vrijstellingsbevoegdheid is in het plan opgenomen om, als de noodzaak daartoe en de behoefte daaraan mocht blijken, nog een extra stel halteplaatsen te kunnen maken ter hoogte van de kruising Croeselaan/Graadt van Roggenweg.
- Met de door de H.I.D. gemaakte opmerkingen over de legenda, is op de plankaart rekening gehouden.