



Nota Zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan “Breukelerwaard fase 3 - kavel 1”

Bestemmingsplan “Breukelerwaard fase 3 – kavel 1” te Breukelen
Auteur: Maarten de Weerd, Renee Nijdam (DNS)
Datum: laatste versie: 1 juli 2025
IMRO: NL.IMRO.1904.BPCorridruitbr1BKL-OW01

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

In Breukelen, tussen de rijksweg A2 en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht ligt het bedrijventerrein Breukelerwaard (De Corridor). Breukelerwaard is een hoogwaardig bedrijventerrein gelegen op een goede zichtlocatie. In de Omgevingsvisie Stichtse Vecht is een uitbreiding van dit bedrijventerrein voorzien in noordelijke richting.

De eerste stap van de uitbreiding is de realisatie van een nieuw gemeentelijk afvalscheidingsstation. Hiervoor is het bestemmingsplan “Afvalscheidingsstation Breukelen” opgesteld. Het afvalscheidingsstation komt even ten noorden van het bestaande bedrijventerrein. In de ruimte tussen afvalscheidingsstation en het huidige bedrijventerrein wil de grondeigenaar een nieuwe bedrijfskavel ontwikkelen. In hoofdzaak wordt dit plangebied gevormd door perceel BKL09-L-1150 en betreft een oppervlakte van ongeveer 8.890 m².

Dit plangebied is nu nog in gebruik als landbouwgrond en binnen de vigerende bestemmingsplannen ‘Corridor’ (2014) en ‘1e herziening bestemmingsplan Corridor’ (2015) als zodanig bestemd. Hierbinnen is de ontwikkeling van een bedrijfskavel niet mogelijk. Om medewerking te kunnen verlenen wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Deze procedure heeft als doel de agrarische bestemming te wijzigen in de bestemmingen “Bedrijventerrein-2”, “Groen” en “Verkeer”. De bestemming “Bedrijventerrein-2” biedt mogelijkheden voor een bedrijfsvestiging tot en met milieucategorie 3.2.

1.2 Doel van deze nota

Deze nota biedt overzicht in de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan “Breukelerwaard fase 3 – kavel 1” en de voorgestelde wijzigingen van dit bestemmingsplan.

1.3 Proces

Vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet is er afgezien van een traditioneel vooroverleg ex. artikel 3.1.1. Wro. Het bestemmingsplan “Afvalscheidingsstation Breukelen” is wel als vooroverleg aangeboden bij de vooroverlegpartners. De reacties op het laatstgenoemde bestemmingsplan zijn, waar mogelijk, direct verwerkt in het bestemmingsplan “Breukelerwaard fase 3 – kavel 1”. Deze werkwijze is voorafgaand met de belangrijkste vooroverlegpartners (Veiligheidsregio Utrecht, Provincie Utrecht, TenneT en Waterschap Amstel, Gooi & Vecht) afgestemd.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens met ingang van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024 (gedurende zes weken) voor een ieder ter inzage gelegen. Ter aankondiging is een publicatie geplaatst in het Gemeenteblad 2023, 553959. Er zijn gedurende deze periode drie zienswijzen binnengekomen, van de Provincie Utrecht, de Veiligheidsregio Utrecht en Rijkswaterstaat.

Gelijktijdig aan de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan heeft de Omgevingsdienst Regio Utrecht het bestemmingsplan integraal getoetst. De ODRU heeft hierover in december 2023 een advies uitgebracht.

Initiatiefnemer heeft het planvoornemen op 8 maart 2023 besproken in een brede bijeenkomst van VVE Breukelerwaard. Hier waren ook de directe naastgelegen ondernemers aanwezig. Voorafgaand aan de ter inzagelegging heeft initiatiefnemer het planvoornemen nogmaals gedeeld met de leden van de VVE en de ondernemers aan de Corridor. Geen van de leden c.q. ondernemers heeft in het planvoornemen aanleiding gezien tot het maken van opmerkingen. Sindsdien onderhoudt initiatiefnemer het contact met de VVE.

1.4 Leeswijzer

Na het voorliggende inleidende hoofdstuk zijn in hoofdstuk 2 de zienswijzen opgenomen. Hoofdstuk 3 presenteert de wijzigingen. De wijzigingen zijn enerzijds een gevolg van de zienswijzen, anderzijds van nadere ambtelijke afstemming en het doorlopen proces. Elke wijziging is afzonderlijk benoemd. Daarnaast is aangegeven van waaruit deze wijziging volgt en waarom deze is voorgesteld.

2 ZIENSWIJZEN

2.1 Provincie Utrecht

Provincie Utrecht heeft op 30 januari 2024 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is tijdig ingediend en ontvankelijk. In onderstaand overzicht is de zienswijze per onderdeel samengevat en beantwoord. Onderstaande reactie is in november 2024 met de Provincie besproken. Aan de hand van de voorgestelde wijzigingen heeft Provincie Utrecht vervolgens aangegeven in te kunnen stemmen met de ontwikkeling.

1	<u>Provinciale Programma Wonen en Werken (PPWW)</u> Uitbreiding van een bedrijventerrein is toegestaan als deze past in het vastgestelde PPWW. De uitbreiding is niet opgenomen in dit programma. Het ontwerpbestemmingsplan is daarmee in strijd met artikel 9.14 Instructieregel uitbreiding bedrijventerrein onder voorwaarden mogelijk. In het PPWW 2023 is wel aangegeven: <i>“Provincie en gemeente hebben de intentie uitgesproken deze kavel in de derde cyclus te programmeren, onder voorwaarde dat er dan voldoende programmeringsruimte is en dat de MER-beoordeling of inspraak geen aanleiding geeft deze locatie dan niet te programmeren. Bij uitwerking van de plannen, dient rekening te worden gehouden met de aandachtspunten (landschap en verkeer) die eerder ambtelijk zijn meegegeven bij de beoordeling van de grotere uitbreidingslocatie Breukelerwaard”.</i> Voordat de ontwikkeling opgenomen kan worden in een volgend PPWW moet er eerst zicht zijn op de oplossing van de mobiliteitsproblematiek rondom de op-/afrit van de A2. Dat zicht is er nu nog niet.	Er is een M.e.r.-beoordeling uitgevoerd voor het ontwerp bestemmingsplan. Daaruit volgt dat voor alle aspecten kan worden uitgesloten dat onderhavig plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu oplevert. Op basis hiervan is geconcludeerd dat geen milieueffectrapportage nodig is. De behoefte aan bedrijventerreinen binnen provincie, regio en gemeente is onverminderd groot. Dit blijkt ook de provinciale behoefte van bedrijven-terreinen van Stec van 6 december 2023. Het ontwerp bestemmingsplan voor de bedrijfskavel heeft ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen vanuit de omgeving ingediend die aanleiding geven om de bedrijfskavel niet te programmeren, anders dan de zienswijzen van de provincie zelf. Met het plan is rekening gehouden met de aandachtspunten die de provincie Utrecht heeft meegegeven (landschap en verkeer). Er is een zorgvuldige landschappelijke inpassing uitgedacht en de realisatie en instandhouding is met een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan geborgd. Ten aanzien van het verkeersaspect wordt verwezen naar de beantwoording hieronder onder punt 2. De gemeente ziet geen aanleiding om de bedrijfskavel nu niet te programmeren.
---	---	---

2	<u>Mobiliteit - congestie</u> In tegenstelling het bestemmingsplan aangeeft kent de ontwikkeling een behoorlijke verkeersimpact. Met name op de oostelijke rotonde van de kruising N401/rijksweg A2 zullen verkeersproblemen toeneemen. Deze rotonde overschrijdt in zijn huidige vorm de maximale capaciteit, wat filevorming op de aansluiting van de Corridor tot gevolg heeft. Door toevoeging van meer motorvoertuigen, waaronder vrachtverkeer, wordt de situatie aldaar verder verslechterd. Zeker omdat het vrachtwagenverkeer langzamer kan invoegen en daarmee een negatief effect heeft op de afwikkelingscapaciteit van de overige aansluitingen. Op de westelijke aansluiting van de oostelijke rotonde in oostelijke rijrichting wordt een forse verslechtering voorzien. Door een toenevende terugslag op de westelijke aansluiting van de oostelijke rotonde wordt ook de westelijke rotonde negatief beïnvloed.	Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersafwikkeling bij aansluiting A2 Breukelen gelijk blijft in de huidige situatie. Een simulatie van de aansluiting heeft dit onderbouwd en aangetoond, waarbij de situatie met en zonder kavel is nagebootst. Daarbij is uitgegaan van een etmaalintensiteit van 470 motorvoertuigbewegingen. Dit leidt tot een spitsuurintensiteit van circa 50 motorvoertuigbewegingen. De avondspits is maatgevend en hierin is zonder ontwikkeling sprake van een wachtrij op de afrit A2 en op de Corridor (voor de oostelijke rotonde). In deze simulatie voegt de ontwikkeling weliswaar extra verkeer toe (+2% verkeer op de rotonde), maar dit is dermate beperkt dat het afwikkelingsniveau op de rotonde gelijk blijft. Uit de simulatie blijkt ook dat het verkeersbeeld op de westelijke aansluiting van de oostelijke rotonde niet verandert. De beoogde ontwikkeling zorgt, ten opzichte van de autonome situatie, niet voor nieuwe knelpunten in 2030. De oostelijke rotonde blijft een knelpunt en onvoldoende capaciteit bieden. Het effect van de ontwikkeling van de bedrijfskavel is dat de wachtrij op de Corridor beperkt toeneemt. Dit gebeurt in de avondspits. Ook de reistijden van/naar de Corridor nemen (beperkt) toe.
3	<u>Mobiliteit - verkeersveiligheid</u> Daarnaast wordt ook een verslechtering van verkeersveiligheid verwacht. Met toenemende wachttijden zullen meer ongewenste verkeersgedragingen plaatsvinden.	Zie antwoord hiervoor. De ontwikkeling zorgt niet voor een ander verkeersbeeld, verkeersopgaven blijven gelijk.
4	<u>Mobiliteit – oplossingen en mobiliteitstoets</u> In het mobiliteitsonderzoek bijgevoegd bij het ontwerp bestemmingsplan wordt geconcludeerd dat er op lange termijn een structurele maatregel nodig is om het verkeer beter te faciliteren. Gezien het huidige verkeersbeeld zullen er eerder dan op lange termijn maatregelen genomen moeten worden. Tot op heden ontbreekt het aan zicht op zulke maatregelen. In gesprekken over deze problematiek is door Provincie aangegeven dat een verdere ontwikkeling	Het mobiliteitsonderzoek is geactualiseerd op basis van de zienswijze van Rijkswaterstaat. De aanpassing van de afrit A2 en de westelijke rotonde zijn nu meegenomen in de simulatiestudie. In het onderzoek is de tekst aangepast en aangegeven dat er op termijn structurele maatregelen nodig zijn voor het oplossen van de knelpunten. (schrappen 'lange').

van De Corridor niet mogelijk is tot er een oplossing beschikbaar is. Tot er een oplossing in zicht is zal de beoordeling op de mobiliteitstoets voor ontwikkelingen met een verkeersgeneratie op de Corridor negatief zijn. Het plan is dan ook strijdig aan artikel 4.1 Instructieregel bereikbaarheid Interim Omgevingsverordening.	Zoals ook ambtelijk afgestemd met Provincie Utrecht is de verkeersgeneratie van het voorliggende plan zodanig beperkt, hetgeen eveneens in de regels is geborgd, dat niet langer gewacht hoeft te worden op structurele maatregelen. Hoewel het aanvullende verkeer een negatief effect, hoe klein dan ook, heeft op de doorstroming op het onderliggende wegennet wordt andere belangen om het perceel wel te programmeren, zoals economische ontwikkeling (werkgelegenheid) als zwaarwegender gezien.
--	--

2.2 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat (RWS) heeft op 30 januari 2024 enkele ambtelijke aandachtspunten meegegeven. Deze aandachtspunten zijn geïnterpreteerd als zienswijze. De reactie is tijdig ingediend en ontvankelijk. In onderstaand overzicht is de zienswijze per onderdeel samengevat en beantwoord.

1	<u>Mobiliteit</u> Het bestemmingsplan kent onvoldoende nuance voor wat betreft wie de mobiliteitsknelpunten zal op moeten lossen. De problematiek zal gezamenlijk door provincie, Rijk (RWS) en gemeente moeten worden aangepakt. De bal ligt dus zeker niet enkel bij de provincie en Rijk.	In de toelichting van het bestemmingsplan zal deze nuance worden toegevoegd.
2	<u>Mobiliteit - maatregelen</u> In mobiliteitsonderzoek horende bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat RWS op korte termijn de afrit zal verlengen. Dit is niet juist. Wel zal provincie op korte termijn de westelijke rotonde ombouwen naar een turborotonde en wordt op de afrit vanuit Amsterdam extra buffercapaciteit gerealiseerd. Niet duidelijk is of hier in de simulatiestudie rekening mee is gehouden. Naar verwachting zullen de conclusies niet heel anders worden.	De voorgestelde maatregelen waren niet opgenomen in de simulatiestudie. Het mobiliteitsonderzoek is dan ook geactualiseerd op basis van de zienswijze van Rijkswaterstaat. De aanpassing van de afrit A2 en de westelijke rotonde zijn nu meegenomen in de simulatiestudie. De uitkomsten van het onderzoek blijven gelijk. De verkeersafwikkeling bij aansluiting A2 Breukelen blijft gelijk in de huidige situatie als gevolg van de komst van kavel Zadelhoff. De westelijke rotonde is oververzadigd (lange wachtrij afrit A2). Op de oostelijke rotonde is een wachtrij vanaf de Corridor waarneembaar. In de autonome situatie 2030 is het knelpunt op de westelijke rotonde opgelost als gevolg van de realisatie van een turborotonde. De oostelijke rotonde is echter een knelpunt en er staat een lange wachtrij op de Corridor. Ook op de afrit A2 uit Utrecht en de oosttak is een wachtrij zichtbaar. De westtak kent een korte wachtrij. De komst van kavel Zadelhoff zorgt met de gesimuleerde worst-case situatie, niet voor andere knelpunten in 2030. Om het effect op knelpunten tijdens spitsperiode verder te reduceren voorziet in de regels van het bestemmingsplan een specifieke regeling opgenomen. Zie ook reactie 2 in paragraaf 2.1 van de voorliggende nota.
3	<u>Scheepvaart</u> Voor scheepvaart is er vanuit RWS geen inbreng.	Geen verdere beantwoording benodigd. Dit aspect leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4	<u>Externe veiligheid (EV)</u> Voor EV is er vanuit RWS geen inbreng.	Geen verdere beantwoording benodigd. Dit aspect leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Veiligheidsregio Utrecht

Veiligheidsregio Utrecht (VRU) heeft op 3 januari 2024 een advies uitgebracht over het bestemmingsplan. Dit advies is geïnterpreteerd als zienswijze. Het advies is tijdig ingediend en ontvankelijk. In onderstaand overzicht is de zienswijze per onderdeel samengevat en beantwoord.

1	<u>Groepsrisico</u> Het plangebied ligt binnen het invloedsgebieden van de Rijksweg A2, het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorlijn. Hierover vindt transport gevaarlijke stoffen plaats. Als gevolg van het bestemmen van de bedrijfskavel zal het hoogste groepsrisico niet noemenswaardig toenemen.	Geen verdere beantwoording benodigd. Dit aspect leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2	<u>Eerder advies Afvalscheidingsstation</u> Voor de onderhavige ontwikkeling gelden dezelfde planologische adviespunten zoals benoemd in het advies voor het afvalscheidingsstation (d.d. 2 november 2023, kenmerk 2023-016739).	Een deel van de adviespunten in het advies hebben specifiek betrekking op een afvalscheidingsstation en zijn daarmee niet relevant voor onderhavige ontwikkeling. Waar deze punten wel relevant zijn, zouden deze, gelijk als bij het bestemmingsplan "Afvalscheidingsstation Breukelen" reeds verwerkt zijn in het ontwerp bestemmingsplan waarover de VRU heeft geadviseerd. Na controle blijkt dat abusievelijk de bijlage met het advies over omgevingsveiligheid niet correct opgenomen is. Deze omissie zal worden hersteld.
3	<u>Tweezijdige bereikbaarheid</u> De VRU adviseert hen vroegtijdig te betrekken bij de verdere ontwikkelingen van de Breukelerwaard. Bij deze verdere ontwikkeling is het belangrijk een tweezijdige bereikbaarheid te realiseren waarmee de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten wordt gegarandeerd.	Zoals ook opgenomen in het missende advies omgevingsveiligheid (zie onderdeel 2) zal bij verdere planvorming van de Breukelerwaard de VRU worden betrokken. Met de VRU is ambtelijk reeds besproken dat bij deze planvorming met een fietsverbinding aan de noordzijde een tweezijdige bereikbaarheid wordt geboden. Voor onderhavig bestemmingsplan heeft dit geen gevolgen. Dit aspect leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4	<u>Schuilgelegenheid</u> De VRU adviseert te inventariseren wat de mogelijkheden zijn om, samen met het afvalscheidingsstation, een schuillocatie te realiseren. Met deze gelegenheid kunnen aanwezigen zichzelf in veiligheid brengen bij een (dreigende) brand, explosie of gifwolk. Dit handelingsperspectief dient vervolgens opgenomen te worden opgenomen in het bedrijfsnoodplan en oefenplan van de bedrijfshulpverleningsorganisatie.	Beide ontwikkelingen worden van elkaar gescheiden door een watergang. De onderlinge loopafstand tussen de bouwvolumes van beide ontwikkelingen bedraagt daarmee naar verwachting minimaal 250 meter. Deze afstand is te groot om in noodsituaties te overbruggen. In beide ontwikkelingen zullen zelfstandig maatregelen genomen moeten worden om in geval van nood perspectief te bieden. Vanuit het bouwbesluit is reeds geregeld dat vloeren, trappen of hellingbanen waarover vluchtroutes voeren niet binnen 30 minuten brand mogen bezwijken. Daarbij wordt uitgegaan dat aanwezigen binnen 30 minuten na het begin van de brand een veilige plaats kunnen hebben bereikt en dat de brandweer tijd heeft om het bouwwerk te onderzoeken. Gegeven de momenteel eenzijdige bereikbaarheid van het plangebied wordt een advies in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen voor een robuuste route of ruimte, waarbij brand langer dan 30 minuten geschild kan worden. In het bestemmingsplan wordt eveneens het advies opgenomen om, op het moment dat deze ruimte of route wordt gerealiseerd, deze ook op te nemen in het bedrijfsnoodplan en oefenplan.
	<u>Vluchtwegen</u> De VRU adviseert in het ontwerp van de bedrijfspanden rekening te houden met meerdere vluchtmogelijkheden van de bron af. Op deze wijze kunnen de aanwezigen in de schaduwzijde van het gebouw vluchten.	Dit advies wordt overgenomen in de toelichting op het bestemmingsplan.

3 WIJZIGINGEN

3.1 Reactie ODRU

In haar advies van december 2023 heeft de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) het bestemmingsplan integraal getoetst. De ODRU stelt dat de aspecten bodem, luchtkwaliteit, geluid en milieuzonering akkoord zijn. Het aspect externe veiligheid is akkoord mits advies is opgevraagd bij de Veiligheidsregio Utrecht (VRU). Dit advies is in voorliggende nota als zienswijze 3 opgenomen. Aanvullend heeft de ODRU de voorgestelde wijzigingen op 6 november 2024 opnieuw beoordeeld. In dit advies stelt de ODRU dat de aspecten archeologie en m.e.r. nog nadere verfijning vragen.

Archeologie

In de toelichting zijn de eerdere inhoudelijke opmerkingen verwerkt. Er staan echter enkele tekstuele fouten in de nieuwe tekst. Deze moeten nog worden aangepast. Aangezien de paragraaf inhoudelijk niet wijzigt is deze paragraaf en het gehele bestemmingsplan na aanpassing voor wat betreft het aspect archeologie akkoord.

Reactie

De gevraagde aanpassingen zijn doorgevoerd.

M.e.r.

Het aspect m.e.r. omvat meerdere deelaspecten/opmerkingen.

1. Het bestemmingsplan voorziet in de uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein. In de m.e.r. paragraaf wordt echter gesteld dat er geen sprake is van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein (zoals bedoeld in D11.3 van de bijlage Besluit m.e.r.) omdat er geen industriële bedrijfsactiviteiten worden toegestaan. Dit laatste lijkt echter niet het geval te zijn aangezien er ook fabrieken (bv. auto-onderdelenfabriek) zijn toegestaan.
2. Het bestemmingsplan maakt meerdere activiteiten zoals aangewezen in het Besluit m.e.r. mogelijk. Zo worden groothandels in chemische producten niet uitgesloten. Deze activiteit valt in beginsel onder categorie D25.1 van de bijlage Besluit m.e.r.
3. De beoordeling van eventuele stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is gebaseerd op een verouderde AERIUS berekening. Geadviseerd wordt een nieuwe berekening toe te voegen.
4. Bij de vraag of er een planMER moet worden opgesteld of volstaan kan worden met een (vormvrije) m.e.r. beoordeling dient aan de bijbehorende drempelwaarde te worden getoetst. Eerder heeft gemeente een voorstel gedaan om een regeling op te nemen (3.5.1 sub j) om dergelijke activiteiten expliciet uit te sluiten. Het voorstel laat echter ruimte voor discussie. De ODRU stelt dat de voorgestelde regel moet worden aangescherpt.

Reactie

1. De steller van het plan heeft met ingenieursbureau Aveco de Bondt de reactie van de ODRU doorgenomen. Aveco de Bondt heeft daarin nogmaals aangegeven deze ontwikkeling niet als een industrieterrein te zien. Zekerheidshalve is wel aan deze activiteit D11.3 getoetst. Uit deze toetsing volgt dat er ook met deze activiteit geen sprake zou zijn van een (formele) m.e.r.-beoordelingsplicht. Daarmee wijzigt de conclusie van de paragraaf niet. Om zeker te zijn toekomstige bedrijfsactiviteit nooit kunnen leiden tot een m.e.r., wordt op advies van de ODRU een regel (art. 3.5.1 onder j) aangepast. Middels deze regeling is "een activiteit zoals aangewezen in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage in een omvang gelijk aan de bijbehorende drempelwaarde of waarbij de drempelwaarde wordt overschreden" aangemerkt als strijdig gebruik.
2. Hoewel de reactie van de ODRU toeziet op andere bedrijfsactiviteiten dan vernoemd onder reactie 1 wordt inhoudelijk volstaan met de bovenstaande reactie.
3. Het advies van de ODRU wordt niet opgevolgd. De berekening was ten tijden van de ter inzage legging van het bestemmingsplan actueel en is als zodanig eerder geaccordeerd door de ODRU. Inmiddels is de AERIUS calculator meermaals gewijzigd. Zeer recent heeft het AERIUS onderzoek naar de bouw van het afvalscheidingsstation (naastgelegen) aangetoond dat het mogelijk is om agrarische gronden in de Breukelerwaard om te zetten in en te exploiteren als bedrijfsgronden. Daarmee is het voldoende aannemelijk dat onderhavige planontwikkeling

niet hoeft te leiden tot een toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. In het bestemmingsplan is bovendien een regeling opgenomen die hierin voorziet. Vanuit natuurwetgeving wordt ten slotte bij de aanvraag Omgevingsvergunning voor activiteiten bouwen en aanleggen altijd om een actueel projectberekening gevraagd. Deze berekeningen gaan uit van de feitelijke activiteiten en zijn daarmee nauwkeuriger dan de door de ODRU geadviseerde planberekening. Vanuit deze wetgeving en de specifieke regeling in het bestemmingsplan worden natuurbelangen voldoende gewaarborgd.

4. De regel wordt aangescherpt in “een activiteit zoals aangewezen in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage in een omvang gelijk aan de bijbehorende drempelwaarde of waarbij de drempelwaarde wordt overschreden.”

3.2 Ambtshalve wijzigingen

In het ontwerp bestemmingsplan zijn twee bijlagen, Waterhuishoudkundig plan en Onderzoek naar ontplofbare oorlogsresten, abusievelijk niet opgenomen. Deze onderzoeken zijn wel beschreven in de toelichting op het plan. Na herstel van deze omissie wijzigt de bijlagennummering.

3.3 Procedure

Paragraaf 7.3 van de toelichting gaat in op de zienswijzen. Nu het bestemmingsplan als ontwerp ter inzage heeft gelegen zal deze paragraaf aangepast moeten worden.

Bestaande tekst

Het ontwerp bestemmingsplan wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen voor een ieder om te reageren. De ingekomen reacties worden te zijner tijd hier beschreven.

Voorgestelde tekst

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024 (gedurende zes weken) voor een ieder ter inzage gelegen. Ter aankondiging is een publicatie geplaatst in het Gemeenteblad 2023, 553959. Er zijn drie zienswijzen binnengekomen. Aanvullend zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze zijn beschreven in een Nota Zienswijzen. De Nota Zienwijzen is opgenomen als bijlage 13 bij de toelichting. De wijzigingen die hier uit voortkomen zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

3.4 Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan wordt als volgt gewijzigd:

Regels

In verband met zienswijze 1.2 van de provincie Utrecht worden de volgende wijzigingen doorgevoerd in artikel 3.5.1:

Artikel 3.5.1 lid j wordt geschrapt:

~~j. het in gebruik nemen van het perceel/gebouw zonder nadere mobiliteitsmaatregelen, waarbij de te treffen mobiliteitsmaatregelen in ieder geval tot doelstelling moeten hebben dat de verkeersgeneratie van alle functies in het bestemmingsvlak Bedrijventerrein 2 tezamen niet meer bedraagt dan 470 motorvoertuigbewegingen per etmaal (werkdaggemiddelde).~~

En vervangen door een nieuw artikel 3.5.1 Mobiliteitsmaatregelen, welke er als volgt uit komt te zien:

3.5.2 Mobiliteitsmaatregelen

- a. Het gebruiken van gronden en bouwwerken overeenkomstig de in artikel 3 opgenomen bestemmingsomschrijving is uitsluitend toegestaan als dit gebruik in de spitsperiode op werkdagen (tussen 16:00 en 18:00 u) niet meer dan 25 motorvoertuigbewegingen per uur genereert (totaal van in- en uitkomend autoverkeer en vrachtverkeer);*
- b. de voorwaarde in sub a. dient aangetoond te worden bij zowel de aanvraag omgevingsvergunning als op verzoek van het college middels een actueel mobiliteitsplan, inclusief eventueel voorgeno- men (bij aanvraag omgevingsvergunning danwel in uitvoering zijnde (bij een later verzoek van col- lege) mobiliteitsmaatregelen die de maximale spitsintensiteit per uur zoals vermeld in sub a.*

Ook is naar aanleiding van de zienswijze 1.2 een nieuw begrip opgenomen in artikel 1.26: “Een document waarin is ingegaan op de verkeersbewegingen die het bedrijf met zich meebrengt. Daarin dient ingegaan te zijn op de intensiteiten per etmaal en de intensiteiten in de spitsperioden van de in- en uitkomend verkeer.”

Vanwege het advies van de Omgevingsdienst Regio Utrecht wordt een ambtshalve wijziging in artikel 3.5.1 strijdig gebruik doorgevoerd. In artikel 3.5.1 wordt het volgende nieuwe lid toegevoegd: *een activiteit zoals aangewezen in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage in een omvang gelijk aan de bijbehorende drempelwaarde of waarbij de drempelwaarde wordt overschreden.*”

Overige aanpassingen

De overige aanpassingen beperken zich tot de toelichting en de bijlagen bij de toelichting. De toelichting en het verkeersonderzoek (bijlage 9) zijn aangepast naar aanleiding van de zienswijzen. Paragraaf 4.2 Archeologie is aangepast vanwege het inmiddels vastgestelde nieuwe archeologiebeleid.

Het advies van de Veiligheidsregio is opgenomen als bijlage 11 bij de toelichting. Ook zijn de toelichting en de vormvrije m.e.r. beoordeling (bijlage 12) tekstueel aangepast naar aanleiding van het advies van de ODRU. Verder zijn er ambtshalve twee bijlagen toegevoegd. In de toelichting is onder het provinciale beleid kort ingegaan op het nieuwe Kader Provinciale Programmering Wonen en Werken 2024-2027 waarin ruimte is gegeven voor kleinschalige uitbreiding van bedrijventerreinen.