

Toelichting, Voorschriften en Plankaart,
behorende bij het bestemmingsplan "Castellum"
der gemeente Houten

Behoort bij besluit van de raad d.d.
29 januari 2008

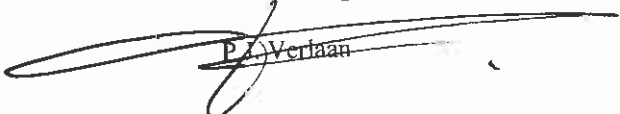


De gemeentesecretaris

Opdrachtgever:
het college van
burgemeester en wethouders
der gemeente Houten

Behoort bij besluit van gedeputeerde staten van Utrecht d.d. 28
april 2008, afdeling Ruimte, nr. 2008INT221060

Het afdelingshoofd Ruimte, namens deze,



P. J. Verlaan

Derks stedenbouw b.v.
bureau voor stedenbouw, ruimtelijke ordening en advies

Raadsbesluit de dato 29 januari 2008

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1- Inleiding	
1.1 aanleiding	5
1.2 ligging plangebied	5
1.3 vigerende bestemmingsplannen	5
1.4 leeswijzer	6
2- Bestaande situatie	
2.1 huidige situatie plangebied en omgeving	7
3- Beleidskader	
3.1 inleiding	8
3.2 europees en rijksbeleid	9
3.3 provinciaal en regionaal beleid	11
3.4 gemeentelijk beleid	12
4- Randvoorwaarden en uitgangspunten	
4.1 inleiding	18
4.2 uitgangspunten	19
4.3 randvoorwaarden	19
4.4 proefverkaveling	20
5- Planbeschrijving	
5.1 ruimtelijke opbouw	24
5.2 functies	29
5.3 verkeer	30
6- Milieu- en archeologische aspecten	
6.1 inleiding	34
6.2 bodem	34
6.3 flora en fauna	34
6.4 geluidhinder	37
6.5 externe veiligheid	38
6.6 integrale veiligheid	40
6.7 luchtkwaliteit	40
6.8 waterbeheer	41
6.9 archeologie	44
7- Juridische aspecten	
7.1 keuze planmethodiek	46
7.2 stedenbouwkundige opzet	46
7.3 bestemmingen	46
8- Uitvoerbaarheid	
8.1 inspraak	51
8.2 overleg ex artikel 10 Bro	55
8.3 economische uitvoerbaarheid	61



Afbeelding 1: ligging plangebied binnen Houten

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan is vervaardigd ten behoeve van een tweede centrumgebied voor de gemeente Houten. Het centrumgebied 'Castellum' vormt het hart van de uitbreiding 'Houten-Vinex'. Nu het woningbouwproces in Houten-Vinex zijn voltooiing nadert is een begin gemaakt met de realisatie van het nieuwe centrumgebied. Hoewel de oorspronkelijke ideeën omtrent het centrumgebied 'Castellum' nog steeds hetzelfde zijn, zijn er toch enkele programmatische en stedenbouwkundige wijzigingen die aanleiding vormen voor het opstellen van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: WRO), in plaats van een uitwerkingsplan ex artikel 11 van de WRO op basis van het Globaal Bestemmingsplan Houten-Vinex.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied Castellum is gesitueerd in het zuidelijk deel van de woonkern Houten, centraal in stadsdeel Houten-Vinex. Het gebied wordt begrensd door bestaande watergangen, te weten de Leesloot in het noorden en de Krommesloot in het oosten. Watergangen aan de oost- en westzijde zullen de beide sloten met elkaar verbinden. Hierdoor is het gebied geheel door water omsloten en krijgt de locatie een eigen identiteit, die los lijkt te staan van de verkavelingsstructuur van de directe omgeving. Het gebied wordt doorsneden door de bestaande spoorlijn van Utrecht naar 's-Hertogenbosch en wordt zo opgedeeld in een oostelijk en westelijk deel. Door de primaire keuze voor een stadsdeelcentrum in combinatie met een nieuw te realiseren treinstation 'Houten Castellum', geldt het plangebied als een belangrijke ruimtelijke en functionele structuurdrager voor de gehele stadsuitbreiding.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied 'Castellum' is thans het "Globaal Bestemmingsplan Houten-Vinex" zoals door de gemeenteraad van Houten vastgesteld op 27 april 1999, vigerend. Dit plan is op 7 december 1999 door Gedeputeerde Staten van Utrecht goedgekeurd. Het plan en het goedkeuringsbesluit van G.S. zijn nadien vrijwel geheel in stand gelaten bij uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 27 maart 2002. Hierin wordt het plangebied aangewezen met de bestemmingen: "Centrumvoorzieningen", "Waterhuishoudkundige doeleinden" en "Spoorwegdoeleinden". Op basis van de omschrijvingen van de genoemde bestemmingen zou de thans voorgestelde planontwikkeling niet gerealiseerd kunnen worden. Om deze planontwikkeling mogelijk te

kunnen maken is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie kort beschreven. Hoofdstuk 3 zet het beleidskader uiteen. Hierin wordt het voor dit bestemmingsplan relevante Europees-, Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het Castellum beschreven waarna in hoofdstuk 5 de stedenbouwkundige aspecten en de totstandkoming van het ontwerp toegelicht worden. Hoofdstuk 6 bespreekt de milieu- en archeologische aspecten welke voor het plangebied van toepassing zijn. In hoofdstuk 7 komen de juridische aspecten aan de orde en wordt de keuze voor de planmethodiek en de voorschriften nader toegelicht. Tenslotte is hoofdstuk 8 gewijd aan de uitvoerbaarheid. Hier wordt met name ingegaan op de uitkomsten van de inspraak en het overleg ex artikel 10 Bro.

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Huidige situatie locatie en omgeving

Het plangebied 'Castellum' bevindt zich in het centrum van de uitbreidingslocatie Houten-Vinex. Gelegen tussen de wijken Schonauwen, Schoneveld, Loerik, Leebrug en Hofstad neemt het gebied een centrale positie in binnen de nieuwe uitbreidingswijk. De omvang van de locatie is bepaald door bestaande structuren uit het landschap.



Afbeelding 2: begrenzing locatie binnen Houten-Vinex

Het gebied wordt begrensd door een aantal bestaande watergangen, te weten de Leesloot in het noorden, de Krommesloot in het oosten en enkele parallel aan het spoor aan te leggen verbindingssloten. Hierdoor is het gebied nagenoeg geheel door water omsloten en krijgt de locatie een eigen identiteit, die los lijkt te staan van de verkavelingsstructuur van de directe omgeving. Het gebied is circa 500 meter breed en 350 meter lang en heeft een globale oppervlakte van ruim 17,5 ha (inclusief het spoorwegtracé). Voordat er bebouwingsplannen waren was het gebied voornamelijk in gebruik als agrarisch productiegebied bestaande uit een fruitboomgaard gelegen ten oosten van de spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch en weidegrond aan de westzijde.

3 BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling van een ruimtelijk plan is het van belang na te gaan wat de beleidskaders zijn, die bij de planopzet in acht genomen moeten worden. Het ruimtelijk beleid kent in ons land een zogenaamde getrapte verantwoordelijkheid, verdeeld over de drie overheidsniveaus: rijk, provincie en gemeente. Naast landelijke beleidskaders zijn ook Europese richtlijnen op nationale plannen van toepassing.

Ten aanzien van de locatie zelf, zal wat betreft regelgeving op Europees niveau rekening gehouden worden met het 'Verdrag van Malta' en de 'Vogel- en Habitatrichtlijn'. Op Rijksniveau zal de Flora- en Faunawet en de Nota Ruimte beschouwd worden. Op provinciaal niveau is met name het in 2004 vastgestelde Streekplan Utrecht 2005 - 2015 richtinggevend. Wat de gemeente Houten betreft zijn de strategische visie "Houten 2015 – van groei naar bloei", het Structuurmodel Houten en de "Ruimtelijke visie Houten 2015: Leven-de Ruimte" van primair belang voor de verdere ruimtelijke planopzet.

In aanmerking komende beleidskaders.

Europees- en Rijksbeleid:

- Verdrag van Malta
- Vogel- en Habitatrichtlijn
- Flora- en Faunawet
- Nota Ruimte
- Besluit Luchtkwaliteit

Provinciaal en regionaal beleid:

- Streekplan Utrecht 2005 – 2015
- Regionaal structuurplan Utrecht 2005-2015

Gemeentelijk beleid:

- Strategische visie "Houten 2015 – Van groei naar bloei"
- Structuurmodel Houten
- Ruimtelijke visie Houten 2015: 'Leven-de Ruimte'
- Gebiedsvisie Open plekken Houten-Vinex
- Waterplan Houten 2006-2009
- Gemeentelijk Rioleringsplan 2006-2009

3.2 Europees en Rijksbeleid

Verdrag van Malta

'Het verdrag van Malta' heeft tot doel het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen. Als de bodem wordt verstoord moeten volgens het verdrag belangrijke archeologische resten intact worden gehouden, bij voorkeur op locatie in de bodem en, als het niet anders kan, door opgraving en archivering. Vanuit de ontstaansgeschiedenis met vroege occupatiepatronen in een geografisch interessant overgangsgebied op de grens van het voormalige Romeinse Rijk, heeft Houten een rijk bewoningsverleden. Het zal dan ook niet verbazen dat het onderhavige plangebied archeologisch behoort tot de meest waardevolle gebieden in de gemeente. Met name het oostelijk van de spoorlijn gelegen deel van het plangebied vormt voldoende reden om, vooruitlopend op de realisatie van het centrum, een breder archeologisch onderzoek te verrichten. In paragraaf 6.9 wordt naar aanleiding van het verkennend archeologisch onderzoek nader ingegaan op het onderdeel archeologie.

Vogel- en Habitatrichtlijn

De Vogelrichtlijn heeft tot doel alle in het wild levende vogelsoorten en de als leefgebied aangewezen gebieden te beschermen. De Habitatrichtlijn heeft tot doel het waarborgen van de biologische diversiteit en de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Het plangebied is geen Habitatrichtlijn- of Vogelrichtlijngebied en heeft door de afstand geen relatie met de dichtstbijzijnde Speciale Beschermingszone ('Oostelijk Vechtplassen').

Bij de planontwikkeling hoeft derhalve niet expliciet rekening gehouden te worden met de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Flora- en Faunawet

In de Flora- en faunawet is de bescherming van planten- en diersoorten geregeld. In verband met de haalbaarheid van dit bestemmingsplan moet worden aangetoond dat deze wet de bestemmingen die in dit plan zijn opgenomen niet onmogelijk maakt. Hierop wordt bij het hoofdstuk 6 'Milieu- en archeologische aspecten' nader ingegaan.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn onderscheiden. Het rijk gaat minder 'zorgen voor' anderen en meer 'zorgen dat' anderen eigen afwegingen kunnen maken. Daarmee keert het kabinet terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk rijksbeleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen. Zo verschuift het accent van 'ordening' naar 'ontwikkeling'.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Deze bundeling heeft veel voordelen. De steden worden

ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut. Het rijk voert het bundelingsbeleid niet zelf uit; dat is een taak van decentrale overheden. Wel speelt het rijk een stimulerende rol. Ook toetst het of provincies en WGR-plusregio's het bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten in hun beleidsplannen opnemen. Uitgangspunt is dat in iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Dat geldt ook voor meer landelijke gebieden, waar vooral starters en ouderen moeite hebben om aan een geschikte woning te komen, waardoor de sociale samenhang onder druk komt te staan. Om dit te kunnen volgen, gaat het rijk de streek- en bestemmingsplancapaciteit voor wonen 'monitoren'. Behalve voor de eigen bevolkingsaanwas, moet iedere gemeente ook voldoende ruimte bieden voor de lokaal georiënteerde bedrijvigheid. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt. Het streven is erop gericht dat veertig procent van het totale uitbreidingsprogramma voor woningen en arbeidsplaatsen in bestaand gebied tot stand komt, al hanteert het kabinet, met oog op de praktijkervaring van de laatste jaren, als achtergrond voor investeringsbeslissingen een tegenvallende productie binnen bestaand bebouwd gebied, i.c. 25% van het totale uitbreidingsprogramma.

Het Castellum voldoet in ruime mate aan de hoofdlijnen die in de Nota Ruimte zijn aangegeven. De combinatie van wonen en economische activiteiten in een gebied met hoge dichtheid, welke prima bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, ligt geheel in lijn met de wensen van het Rijk. Tevens is na een gemeentelijke inventarisatie van de benodigde woningvoorraad voor de periode tot 2015 gebleken dat ongeveer 1000 woningen extra nodig zijn om in de woonbehoeften te kunnen voorzien. Het Castellum zal door middel van een uitbreiding van het oorspronkelijke woonprogramma, een deel van deze woningen voor zijn rekening nemen.

Besluit Luchtkwaliteit

Nederland moet voldoen aan strenge Europese normen ten aanzien van luchtkwaliteit. Het gaat daarbij vooral om stikstofoxiden en fijn stof. De Raad van State ziet nauwlettend toe op de naleving van de in het Besluit Luchtkwaliteit vastgestelde normen. In het kader hiervan heeft de gemeente Houten een luchtkwaliteitstoets uit laten voeren. De resultaten hiervan zijn terug te vinden in paragraaf 6.7.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Utrecht 2005-2015

Het Streekplan 2005 - 2015 van de provincie Utrecht is op 13 december 2004 door Provinciale Staten vastgesteld. In het streekplan ligt het plangebied binnen de voor de kern Houten aangegeven rode contour, de grens waarbinnen de verstedelijkingsambities moeten plaatsvinden. In dat kader vindt de provincie het van belang dat gestreefd wordt naar een zorgvuldig ruimtegebruik, met dien verstande, dat aandacht voor ruimtelijke, sociaal-economische en milieuaspecten bijdraagt tot verbetering van de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Vanuit de bestaande situatie wordt het als een uitdaging beschouwd om stedenbouwkundige en cultuur-historische waarden, waardevol groen en speelterreinen in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren.

Voor stedelijke gebieden wordt in het streekplan gewezen op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik. Hieronder wordt onder andere verstaan, het ondergronds en/of gestapeld bouwen, hetgeen in Castellum op verschillende plaatsen aan de orde is, zoals het wonen boven het winkelcentrum en de combinatie van woningen en bijzondere functies binnen één gebouw.

Het stedenbouwkundig ontwerp voor het Castellum voldoet aan de eisen en wensen vanuit het Streekplan, door een zorgvuldig ruimtegebruik, incorporatie van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en de aandacht voor sociaal-economische aspecten.



Afbeelding 3: fragment uit streekplan Utrecht

Regionaal structuurplan Utrecht 2005-2015

Houten heeft in de afgelopen decennia een belangrijke kwantitatieve bijdrage geleverd aan zowel de woningvoorraad als de werkgelegenheid in de regio. Om hieraan in de toekomst ook een bijdrage te kunnen leveren noemt het regionaal structuurplan 2005-2015 (RSP) een tweetal uitgangspunten, deze zijn: de aandacht voor de 'regionaal-

economische structuur' en de aandacht voor 'cultuurhistorische kwaliteiten'. Het plan heeft de ambitie om de sterke kenmerken van de regio uit te bouwen en te benutten ten behoud en versterking van de positie in de randstad, ondanks de toenemende druk van de verstedelijking en de weerslag daarvan op de bereikbaarheid. Tevens zullen bij de ontwikkeling van uitleglocaties de archeologische en overige cultuurhistorische waarden integraal in de belangenafweging betrokken moeten worden.

Het RSP beschouwt Castellum als een "stedelijk milieu" met uitlopers in de spoorzone met de aanduiding "werkgebied-kantoren". Uitgangspunt voor het centrumgebied is de menging van functies met accent op het centrumstedelijke woonmilieu (differentiatie). De woonfunctie dient met name te voorzien in de opvang van de regionale behoefte en kan gecombineerd worden met de detailhandelsfunctie. Deze wordt van belang geacht voor de instandhouding van de stadseconomie. Voor kantoorontwikkeling geldt een sterke conjunctuurgevoeligheid. Maatwerk is derhalve geboden waartoe met de gemeenten locatiegerichte kwantitatieve afspraken zijn gemaakt (uitvoeringscontract). Op de centrumontwikkeling is goede afstemming van het infrastructurele netwerk van belang, inclusief het langzaamverkeersnetwerk. De regio kiest voor een selectieve bereikbaarheid, waaronder moet worden verstaan dat het regionaal belang eerst komt met prioriteit aan ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties.

Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) staat welwillend tegenover intensief ruimtegebruik en functiemenging, mits dit op milieuhygiënisch verantwoorde wijze geschiedt. Uiteraard dient bij uitwerking van Castellum als verstedelijkingslocatie aan het Besluit Luchtkwaliteit invulling te worden gegeven. Aansluitend op het nationaal waterbeleid hanteert ook de regio water als ordenend principe in ruimtelijke ontwikkeling, waarbij van belang geacht wordt dat ook in stedelijk gebied ruimte geboden wordt voor realisatie van voldoende wateroppervlak en benutting van water ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit.

Het Castellum levert met haar hoge dichtheid en menging van functies een goede en verantwoorde bijdrage aan een 'Centrumstedelijk Woonmilieu'. Bij het Castellum is water, conform de wensen van het BRU, als ordenend principe gebruikt. Ook zal het geplande winkelcentrum een positieve invloed hebben op de stadseconomie als geheel. Daarnaast is in het Castellum rekening gehouden met 'selectieve bereikbaarheid' door prioriteit te geven aan het langzaamverkeersnetwerk in combinatie met een goede bereikbaarheid vanuit de regio per openbaar vervoer.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurmodel Houten

Het "Structuurmodel Houten" beschrijft de uitgangspunten en voorwaarden voor de verschillende planonderdelen van de ontwikkeling van Houten-Vinex. Aan bod komen onder andere een inventarisatie van het bestaande gebied, de stedenbouwkundige aspecten m.b.t. het ontwerp, de groenstructuur en de planelementen.

Het Castellum is binnen het structuurmodel één van de vijf structuurbepalende hoofdelementen, die samen de ruimtelijke condities voor de uitgroei aangeven. Het gebied vormt het snijpunt van de centrale oost-west fietsas, de parallel aan het spoor lopende fietspaden in noordelijke richting en de diagonale fietsroutes vanuit de diverse omliggende wijken. In het gebied zullen woningen, winkels en voorzieningen gesitueerd kunnen worden in een autovrije/luwe omgeving met hoge woningdichtheid. Als sfeerbeeld werd in het structuurmodel gekozen voor de vorm van een Castellum. Belangrijke redenen hiervoor waren de aanwezige landschappelijke verkavelingspatronen, het waterlopenpatroon en de resten van Romeinse en middeleeuwse bewoning in de directe omgeving. In het structuurmodel zijn de in het landschap zichtbare richtingen en lijnen, zeer nadrukkelijk aanwezig. De ligging en omvang van het 'centrumgebied' is geheel bepaald door al aanwezige waterlopen, welke aanleiding hebben gegeven tot het creëren van een gracht rondom het centrumgebied. Het station past binnen deze figuratie op een strategisch goede plek.

Het Structuurmodel voorziet in een variatie van dichtheden. In zijn algemeenheid zijn de dichtheden rondom het station en Castellum het hoogst en nemen deze naar de randen toe af. In het Structuurmodel Houten wordt voor de centrumfunctie een dichtheid van 45-50 won/ha voorgesteld.

De plannen zoals deze in het Structuurmodel Houten zijn neergelegd zijn in grote mate uitgewerkt conform de destijds uiteen gezette visie. De huidige plannen gaan echter uit van een hogere woningdichtheid.

Strategische visie "Houten 2015 – Van groei naar bloei"

Houten is in enkele decennia uitgegroeid van een brinkdorp tot een stad van bijna 50.000 inwoners. Na dit snelle groeiproces dient Houten zich te realiseren hoe de nieuwe bewoners de toekomst van hun stad graag zien. Leefbaarheid en samenleven betekent het versterken van sociale cohesie. De inrichting van woonwijken kan de sociale verbondenheid extra stimuleren. Ontmoetingsplekken, zowel bebouwd als onbebouwd, zijn daarbij essentieel. Naast scholen, speelplekken en parken vervult een wijkcentrum met winkels en voorzieningen daarbij een belangrijke rol.

Als fietsstad bij uitstek beschikt Houten over uitstekende fietsverbindingen. Naast behoud wordt versterking van het langzaamverkeersnetwerk gezien als belangrijkste aandachtspunt voor de toekomst. Daarin past tevens een goede afstemming van de bereikbaarheid en inrichting van het wijkcentrum. Houten is al langere tijd een gewilde vestigingsplaats voor ondernemers, waarvoor niet alleen de ligging, maar ook een goede bereikbaarheid van belang zijn. Het is van economisch belang om dit imago ook in de toekomst te behouden.

Voor de bewoners van Houten-Vinex is het van belang dat in hun wijk het voorzieningenniveau op peil gebracht wordt. De demografische ontwikkelingen noodzaken echter om daarbij ook vooruit te kijken naar het behoud van voldoende draagvlak. Vandaar dat vooruitlopend op de strategische visie al geconstateerd is dat een

verdichting van Castellum daarin zou kunnen bijdragen, zowel in samenstelling van de voorzieningen als in differentiatie van de woningen. De beoogde verdichting van het stedelijk woonmilieu past overigens geheel bij de realisatie van een spoorwegstation.

Het Castellum voldoet aan de gestelde wensen van de gemeente Houten betreffende, het voorzieningenniveau, versterking van het langzaamverkeersnetwerk en het creëren van sociale cohesie door het Castellum als verbindend element in stadsdeel Houten-Vinex te maken.

Ruimtelijke visie Houten 2015: 'Leven-de Ruimte'

In de ruimtelijke visie Houten 2015: 'Leven-de Ruimte' wordt getracht antwoord te geven op een tweetal vragen:

- Wat voor soort gemeente wil Houten zijn in 2015?
- Hoe houdt men de stad Houten en haar platteland leefbaar, nu en in de toekomst?

De visie is tot stand gekomen door middel van een interactief proces met de bevolking van Houten. Als antwoord op de gestelde vragen heeft de gemeente een aantal doelen voor de toekomst geformuleerd. Voor de realisatie van het Castellum is het verstandig met een aantal van deze doelen rekening te houden. Deze doelen zijn:

- Verstedelijkingsopdracht 2005-2015: invulling van ca. 1000 woningen in bestaand bebouwd gebied en de kleine kernen tot 2015
- Sociale huurwoningen en goedkope woningen: huisvesting van starters, jongeren en ouderen en het bevorderen van de doorstroming van bewoners naar de geëigende woonvormen.
- intensivering kantoorlocaties: opvang kantoorbehoefte op de bestaande en geplande locaties
- voorzieningen: instandhouding van een gunstig evenwicht tussen bevolking en voorzieningen in de gemeente.
- stedelijk waterplan: het (in 2015) op orde krijgen van het oppervlaktewater en grondwatersysteem, zowel in kwantitatief als kwalitatief oogpunt.
- uitwerking Castellum: realisering van een aantrekkelijk centrum voor Houten – Zuid met goed bereikbare voorzieningen en woningen.

Het Castellum neemt een deel van de 1000 woningen voor haar rekening. Ook met doelen als: evenwichtigheid in voorzieningen (Winkelcentrum, Eerstelijns Medisch Centrum), goedkope woningen, ouderenwoningen en stedelijk waterbeheer is rekening gehouden bij het ontwerp en de uitwerking van Castellum.

Actuele markt- en werkgelegenheidscijfers tonen aan dat de kantoorbehoefte minder groot is dan voorheen gedacht. Alhoewel in de proefverkaveling werd uitgegaan van 15.000m² b.v.o. ten behoeve van kantoren, is in de huidige planopzet het kantoorvolume vervangen door woningbouw.

Gebiedsvisie Open Plekken Houten-Vinex

De gebiedsvisie heeft tot doel de resterende ruimte in Houten-Vinex op een evenwichtige en geïntegreerde wijze in te richten met de bestaande bouwclaims en bouw wensen. In die zin is de gebiedsvisie een aanvulling op het Integraal Programma van Eisen dat voor Houten-Vinex is opgesteld. Na een inventarisatie van de (woning)behoefte heeft het college van burgemeester en wethouders een besluit genomen t.a.v. het woon- en welzijnsprogramma voor de open plekken in Houten-Vinex. Voor het Castellum zijn de volgende punten van belang:

- ca. 200 parkeerplaatsen Park & Ride in de kop van Hofstad IVB: deze voorziening is nodig voor het station Castellum; de omvang van de parkeervoorziening moet nog definitief worden bepaald (het gaat dus nog om een indicatief aantal van 200 parkeerplaatsen).
- ca. 160 zorgwoningen in de sociale huur sector (80 in Castellum en 80 elders in Houten-Vinex).
- ca. 60 woningen (zelfstandige woningen met 2 of 3 kamers) en 2 woonpanden met elk 8 kamers (onzelfstandig) voor jongeren in de sociale huursector (Castellum).
- minimaal 100 starterskoopwoningen.

Per locatie is aangegeven wat de gebiedsfactoren zijn en welk programma wordt voorgesteld. Bij de beschrijving van de 'open plek locatie' Castellum hanteert men het volgende programma:

- Programma zoals vastgesteld bij proefverkaveling februari 2006.
- Starterskoopwoningen d.m.v. het omzetten van kantoorblokken naar woningen.
- Jongerenhuisvesting en zorgwoningen in de geplande sociale huurwoningen.

Door de omzetting van kantoren naar (starters)woningen in de bouwblokken bij het station, houdt het plan rekening met de conclusies uit de 'Gebiedsvisie Open Plekken Houten-Vinex'. Ook de geplande zorgwoningen, en de situering van een Park & Ride mogelijkheid in de nabijheid van het Castellum, geven concrete invulling aan dit beleid.

Waterplan Houten 2006-2009

Het Waterplan Houten 2006-2009 geldt als een parapluplan waarin watergerelateerde plannen, verplichtingen, bestaande waterknelpunten en kansen bij elkaar komen. Het plan geeft aan welke problemen en kansen er liggen op watergebied en stelt maatregelen voor. Hiertoe zijn een viertal thema's benoemd die door de betrokken partijen belangrijk worden gevonden. Deze thema's zijn:

- duurzaam en integraal waterbeheer;
- water als ruimtelijke drager;
- aantrekkelijk water;
- samenwerking en communicatie.

Bij wijziging van de functie in gebieden en/of inbreiding en uitbreiding, worden strenge

watereisen gehanteerd. Overtollig water moet (rekening houdend met klimaatwijziging) in principe binnen het nieuw te ontwikkelen gebied worden opgelost volgens de kwantiteitstrits: vasthouden -bergen- afvoeren. Voor de stedelijke wateropgave is naast het oppervlaktewater ook grondwater, hemelwater en riolering van belang. De opgave is bijvoorbeeld om het grondwaterpeil zoveel mogelijk te handhaven, neerslag vast te houden, verbeterd gescheiden rioolstelsel aan te leggen en hemelwater af te koppelen. Ook zal het waterplan moeten leiden tot een impuls aan de beleving en het beheer van het water in en om Houten. Het behouden en waar mogelijk verbeteren van de ecologische en recreatieve functie van het water wordt hierbij van belang geacht. In het Castellum is rekening gehouden met de maatregelen zoals deze genoemd zijn in het Waterplan Houten 2006-2009.

Gemeentelijk rioleringsplan 2006-2009

In de Wet Milieubeheer is vastgelegd dat gemeenten de zorgplicht hebben voor de doelmatige inzameling en transport van al het afvalwater dat binnen de gemeente vrijkomt. Om inzichtelijk te maken hoe de zorgplicht wordt ingevuld is het verplicht over een geldig gemeentelijk rioleringsplan te beschikken. Als de gemeente doelmatig inhoud wil geven aan de gemeentelijke zorgplicht, dan impliceert dat de volgende functionele eis:

- het aanleggen en in stand houden van een goed functionerend rioolstelsel.

Om hieraan te kunnen voldoen zijn een aantal doelen geformuleerd te weten:

- het doelmatig inzamelen en transporteren van al het afvalwater
- het bevorderen van een duurzaam milieu.
- het voorkomen van overlast voor de gemeenschap
- het verbeteren van de klantgerichtheid

De belangrijkste maatregelen hiervoor die betrekking hebben op de ontwikkeling van het Castellum komen vooral tot uiting in de voorstellen t.a.v. afkoppelen. In heel Houten-Vinex gebeurt dit reeds, ook bij de ontwikkeling van het Castellum wordt hiermee rekening gehouden. Een tweede maatregel is het voorkomen van verontreiniging en vervuiling van grond en oppervlaktewater. Dit resulteert in het zoveel mogelijk gebruik maken van duurzame en milieuvriendelijke materialen.

De maatregelen en uitgangspunten uit het gemeentelijk rioleringsplan zijn bij de ontwikkeling van het Castellum meegenomen.

4 RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

4.1 inleiding

In 1996 is het Structuurmodel Houten vastgesteld. Hierin worden de uitgangspunten, ambities en het programma voor het Castellum beschreven. Het structuurmodel is verder uitgewerkt in een 'Integraal Programma van Eisen' (IPvE). Met het structuurmodel en het IPvE is de basis gelegd voor het ontwerp van stadsdeel Houten-Vinex. Naar aanleiding van dit ontwerp is een globaal bestemmingsplan voor het nieuwe stadsdeel ontwikkeld, het Globaal Bestemmingsplan Houten-Vinex (GBHV). Overeenkomstig het GBHV is in het plangebied ruimte gereserveerd voor 'centrumvoorzieningen'. Hierbij zullen woondoeleinden gecombineerd worden met buurtoverstijgende functies, zoals een winkelcentrum en een spoorwegstation. De ambities en uitgangspunten voor het Castellum zijn destijds in het GBHV vastgelegd als richtlijn voor diverse uitwerkingsplannen. Nadat gebleken was dat de uitgangspunten voor het Castellum niet langer actueel waren heeft de gemeenteraad in februari 2005 ingestemd met de nota "Herijking Castellum". Hiermee stelde de gemeenteraad nieuwe kaders voor de verdere planuitwerking. Naar aanleiding van de 'Ruimtelijke Visie Houten 2015' en de 'Gebiedsvisie Open Plekken' is het ontwerpprogramma voor het Castellum in 2007 op enkele punten aangepast t.o.v de Herijking 2005.

Programma	IPvE 2001	Herijking 2005	Ontwerp 2007
Winkelvoorzieningen / baliefuncties	ca. 7500 m² b.v.o.	7500 m² b.v.o.	ca. 8800 m² b.v.o.
Woningen	490 eenheden waarvan 80 seniorenwoningen marktsector: 70% sociale sector: 30% gestapeld: 35% grondgebonden: 65%	550-650 eenheden waarvan 215 soc. huur, 80 seniorenwoningen marktsector: 70% sociale sector: 30% gestapeld: 35% grondgebonden: 65%	ca. 875 eenheden waarvan ca. 195 soc. huurwoningen (waaronder zorgwoningen) en 95 startersapp.
Spoorweg Station	1	1	1
Kantoren	Niet bepaald	20.000 m² b.v.o.	geen
Sociaal-culturele voorzieningen	1800 m² b.v.o.	700 m² b.v.o.	Eerstelijns medisch centrum 1200/1500 m²
Parkeernormen			
* Winkelvoorzieningen	Niet benoemd	4 pp / 100m² b.v.o.	(food) 4 pp / 100m² b.v.o. (non-food) 3 pp / 100m² b.v.o. = ong. 350 pp
* Woningen (bewoners)	1,3 pp/won (wv 0,3 reserve)	1,6 pp/won (wv 0,1 a 0,2 reserve)	zorgwon. 1,0 pp/won start.won (L) 1,3 pp/won start.won (M) 1,5 pp/won Huur (laag) 1,3 pp/won Huur (hoog) 1,5 pp/won Koop (midden) 1,8 pp/won alle normen zijn incl. 0,2 pp / won. voor bezoekersparkeren
* Spoorwegstation (P&R)	Geen P&R voorziening	100-150 pp	± 200 pp (incl. 50 reserve)
* Kantoren	Niet benoemd	1pp/ 50m² b.v.o. = 400pp	geen

Tabel 1: programma Castellum

4.2 uitgangspunten

Naast de hoofdlijnen van het hiervoor beschreven programma liggen aan het ontwerp van het Castellum, de volgende **uitgangspunten** ten grondslag:

- het plangebied wordt begrensd door bestaande watergangen, waaronder de Leesloot en de Krommesloot;
- het plangebied betreft een voormalig agrarisch productiegebied dat ten gevolge van het voortgaande verstedelijkingsproces van Houten thans als centrumgebied in het stadsdeel Houten-Vinex moet worden aangemerkt;
- de spoorlijn Utrecht – 's-Hertogenbosch vormt een centrale as in het plangebied van noord naar zuid;
- een langzaamverkeersroute vormt een centrale as in het plangebied van west naar oost die aansluit op het bestaande langzaamverkeersroutestelsel binnen Houten-Vinex.
- op of nabij het snijpunt van de centrale assen wordt een spoorwegstation gesitueerd;
- uit cultuurhistorisch oogmerk en respect vormen de bij het gebied behorende archeologische waarden een primaire inspiratiebron voor het planontwerp;
- het watersysteem dient, met behoud van de bestaande waterlopen, over een zodanig bergend vermogen te beschikken dat een maatgevende regenbui (piekbelasting), die één keer per 100 jaar voorkomt, kan worden opgevangen;
- voor Houten-Vinex geldt een autoluwe planopzet als primair uitgangspunt;

4.3 randvoorwaarden

Aan de ontwerpopdracht van het stadsdeelcentrum "Castellum" liggen de volgende **randvoorwaarden** ten grondslag:

- Het centrumgebied dient een eigen identiteit en ruimtelijk imago te verschaffen als stadsdeelcentrum van Houten-Vinex;
- het centrumgebied dient in zijn geheel, zowel ten oosten als ten westen van de spoorlijn, als ruimtelijke eenheid te worden opgevat in zowel stedenbouwkundige als architectonische uitwerking;
- het centrumgebied dient te worden vormgegeven als een "vestingstad", met stadsgracht, waarbij een herkenbare relatie wordt gelegd met een castellum, de woningen aan de buitenrand rijzen op uit het water;
- om de karakteristiek van de vesting te accentueren wordt het gebied op de hoekpunten voorzien van markante torens en worden de fietstoegangen herkenbaar geduid met poortgebouwen;
- met de stedenbouwkundige opzet wordt beoogd een vestigingslocatie te bieden voor: een station, woningen, een medisch centrum, winkels en horeca alsmede de voor een stadsdeelcentrum functionele baliefuncties en overige centrumvoorzieningen

zoals fietsenstallingen;

- de ontwikkeling en situering van functies in het centrumgebied dient zich vanuit milieuoogpunt goed te verdragen met de aanwezige spoorwegverbinding;
- de ontwikkeling en situering van functies in het centrumgebied dienen zorgvriendelijk uitgevoerd te worden;
- in de behoefte aan open water wordt bij voorkeur voorzien binnen het bestaande slotenstelsel op de grens van het plangebied;
- de ontwikkelingen mogen geen negatieve invloed hebben op de kwaliteit van het water en de waterbodem;
- het plangebied dient, nu en in de toekomst, voor bedienend vrachtverkeer goed ontsloten te zijn.
- nieuw aan te leggen watergangen dienen zoveel mogelijk gecombineerd te worden met natuurvriendelijke oevers, daar waar het water niet direct aan de bebouwing grenst.

4.4 proefverkaveling

De eerder genoemde randvoorwaarden, uitgangspunten en programmatische hoofdlijnen hebben in combinatie met stedenbouwkundige en planologische aspecten geleid tot de onderstaande proefverkaveling die in februari 2006 is vastgesteld..



Afbeelding 4: proefverkaveling Castellum (februari 2006)

Actuele inzichten hebben geleid tot een aantal aanpassingen ten opzichte van de vastgestelde proefverkaveling. De wijzigingen betreffen de kantoren, woningaantallen, fietsenstallingen en verschuiving van bouwblokken.

Kantoren:

Gezien de huidige markt- en werkgelegenheidscijfers zorgt het in de proefverkaveling en herijking genoemde kantorenprogramma voor te grote financiële risico's. Tevens ontstond vanuit de 'Ruimtelijke Visie Houten 2015: Leven-de Ruimte' de vraag naar meer woningen (ca. 1000) in bestaand bebouwd gebied. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot de transformatie van kantoren naar woningen.

Woningaantallen:

Vanwege de hierboven verwoorde wens meer woningen binnen het bestaand bebouwd gebied te realiseren, is ook voor het Castellum het aantal woningen verhoogd. Niet alleen de transformatie van kantoren naar woningen heeft hieraan bijgedragen maar ook een efficiënter gebruik van de ruimte heeft een positief effect gehad op de woningaantallen binnen het Castellum.

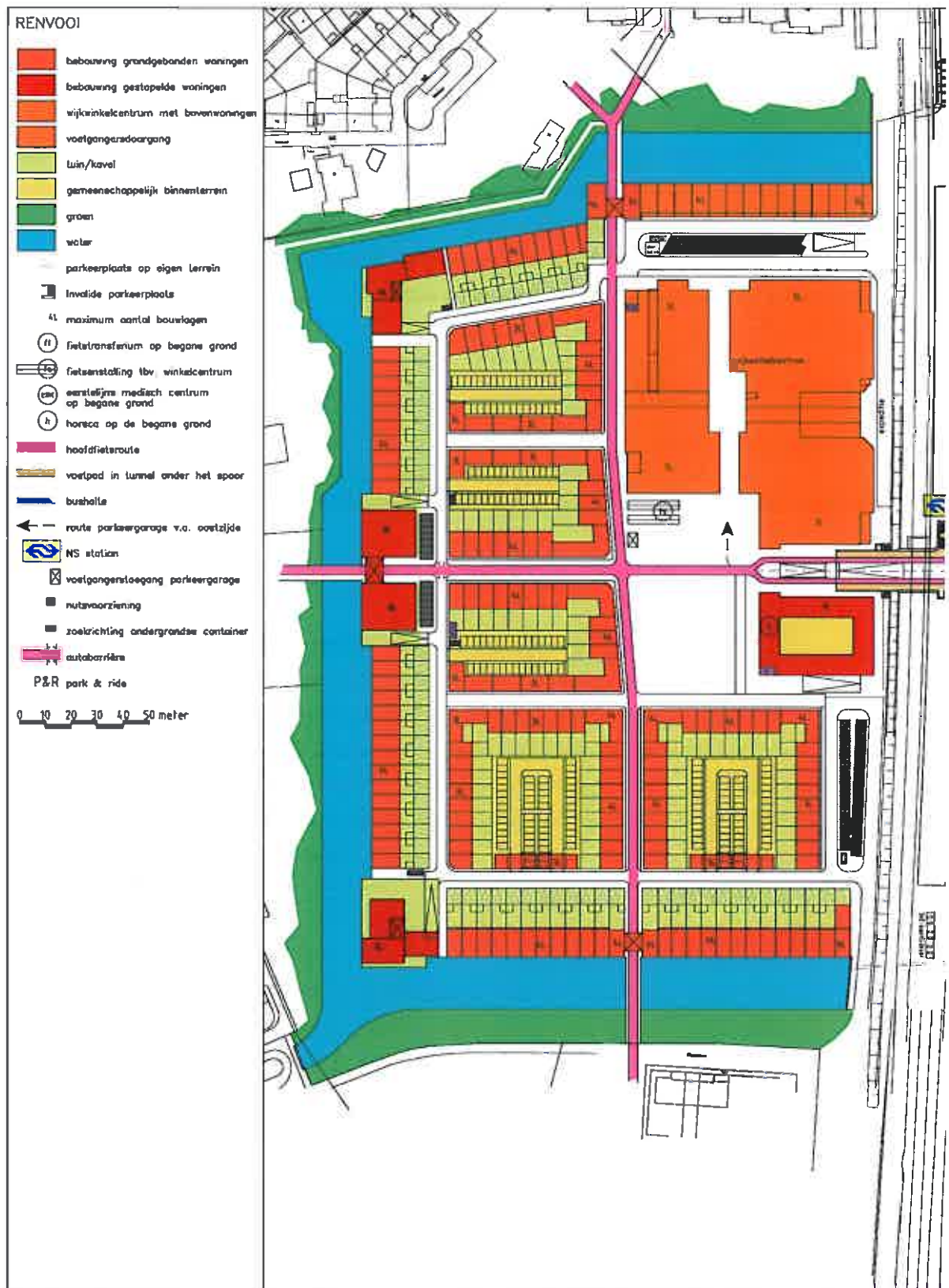
Fietsenstallingen:

De situering van de stallingsplaatsen voor fietsers hangt samen met de vraag of de stallingsplaatsen overdekt of niet overdekt worden en of de fietsenstalling betaald, onbetaald, bewaakt of onbewaakt wordt. In het laatste ontwerp, waarbij de stallingen gecombineerd worden met een fietsenmaker annex fietsenwinkel, zijn de stallingen niet meer op de pleinen gesitueerd zoals op de proefverkaveling aangegeven maar bevinden zij zich in de noordoostelijke toren bij het station. Ten behoeve van het winkelcentrum zal een deel van de in het Castellum benodigde fietsenstallingen op het westelijke plein gesitueerd worden.

Verschuiving van bouwblokken:

Als laatste wijziging t.o.v. van de proefverkaveling en de herijking zijn de verschuiving en verplaatsing van de bouwblokken te noemen. Omdat de binnenruimte van een aantal hoven te klein bleek om het bijbehorende aantal parkeerplaatsen te huisvesten, zijn in het laatste ontwerp de hoven, die het dichtst aan het spoor gelegen zijn, en de woningen parallel aan het spoor samengevoegd tot een groter bouwblok.

Het één en ander heeft geresulteerd in de navolgende verkaveling.





Afbeelding 5: verkaveling Castellum

5 PLANBESCHRIJVING

5.1 Ruimtelijke opbouw

Het plan Castellum dankt haar verschijningsvorm aan drie cultuurhistorische elementen. Ten eerste wordt de ruimtelijke configuratie van het Castellum bepaald door historische landschaps- en verkavelingspatronen uit de ondergrond. Omdat het Castellum op de hoger gelegen gronden van de stroomrug ligt, heeft het gebied een ander karakter dan de omliggende poldergebieden en komgronden. Ten tweede wordt de sfeer en karakteristiek van de locatie ingegeven door het feit dat in de nabijheid van het Castellum verschillende oudheidkundige en archeologische elementen voorkomen. Het betreft hier een aantal goed geconserveerd nederzettingen uit de late ijzertijd, Romeinse tijd en vroeg Middeleeuwen. Tenslotte doen de waterlopen die het plangebied omsluiten denken aan een middeleeuwse slotgracht. Deze cultuurhistorische elementen en aanwezige landschappelijke patronen dienden als inspiratiebron voor het Castellum.



Afbeelding 6: structuren in het landschap



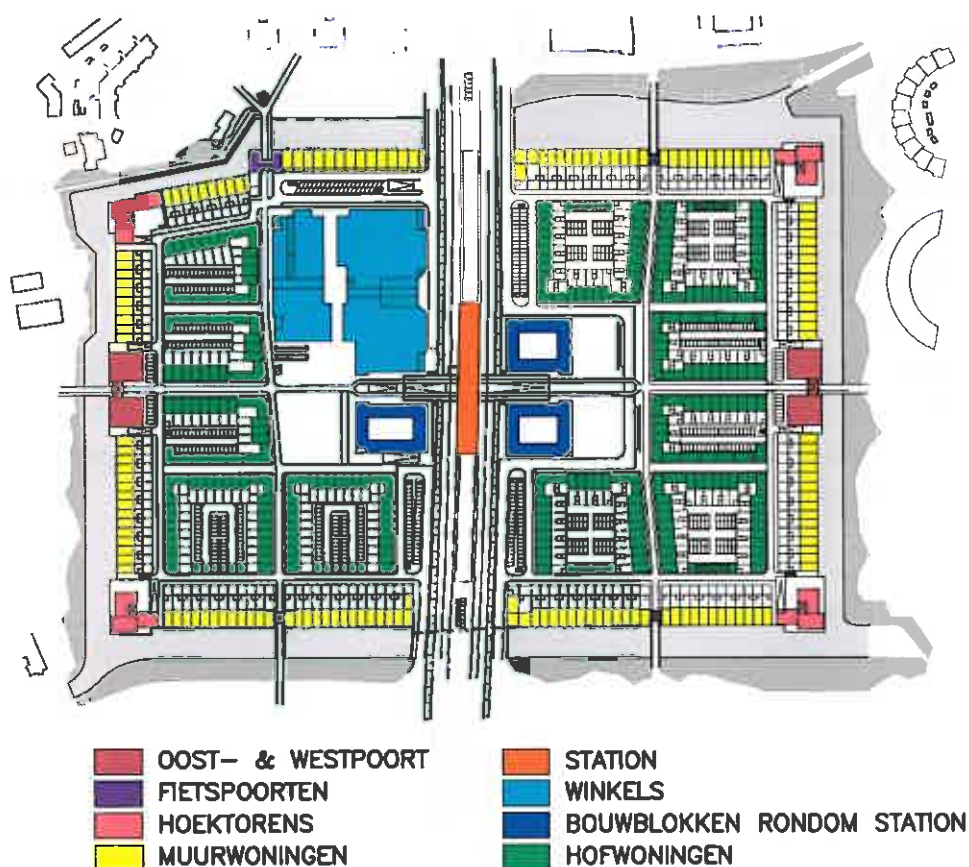
Afbeelding 7: structuren in Houten-Vinex

Verschijningsvorm als geheel

De ruimtelijke opbouw van het Castellum vertoont een aantal kenmerkende eigenschappen. Het Castellum is een nagenoeg rechthoekig, omsloten gebied dat gedeeltelijk omringd is door bestaande waterlopen, welke aaneengesloten en verbreed zullen worden tot singels met een gemiddelde maat van circa 12 meter. Zo wordt het profiel van een slotgracht gecreëerd. De toegang tot het Castellum voor langzaam verkeer wordt verzorgd door een zestal bruggen. Aan de noord- en zuidkant elk twee, en aan de oost- en westzijde beide één. Voor het overige verkeer zijn de toegangen parallel aan het spoor gesitueerd.

De spoorlijn Utrecht - 's-Hertogenbosch is structuurbepalend. De spoorlijn verdeelt het Castellum in een oostelijk en westelijk deel. Tevens speelt een langzaamverkeersroute een structuurbepalende rol binnen het Castellum. De langzaamverkeersas loopt van west naar oost en verbindt daarmee het westen en oosten van stadsdeel Houten-Vinex met elkaar. Door deze spoorlijn en de oost-west fietsroute wordt het Castellum verdeeld in 4 kwadranten. Op het snijpunt van de spoorlijn en de langzaamverkeersas is het nieuwe treinstation 'Houten Castellum' gesitueerd. Onder het station wordt een onderdoorgang gecreëerd.

In het hart van het Castellum, rondom het nieuwe spoorwegstation, is een ensemble van rechthoekige gesloten bouwblokken gepland. Het aantal lagen in deze bouwblokken kan variëren van 5 tot maximaal 7. Daar kunnen zowel woningen als voorzieningen een plek krijgen.



Afbeelding 8: kenmerkende onderdelen Castellum

De buitenrand

Wanden

De wand die uit de omringende slotgracht oprijst bestaat uit muurwoningen met een maximale goothoogte van 12 meter gerekend vanaf maaiveld straatzijde. Uitzondering hierop is de winkelwand aan de noorzijde van het winkelcentrum waar een goothoogte tot 15 meter is toegestaan. Op de hoeken van het Castellum en langs de belangrijke verkeersroutes zijn accenten gesitueerd. De eerste bouwlaag kan voorzien worden van een loggia met een beperkt uit de wand stekend balkondeel. Daarboven zijn uitbouwen als erkers goed denkbaar. De toevoegingen van deze bouwkundige elementen mogen echter niet het uit het water oprijzende karakter verstoren. Daartoe is hieronder een aantal uitwerkingsregels opgenomen, die er zorg voor dragen dat aan de ruimtelijke structuur en de karakteristiek van de bebouwingswand, voor zover het de grondgebonden woningen betreft, geen afbreuk wordt gedaan.

Het aantal grondgebonden woningen waarbij een balkondeel of erker boven het water wordt gerealiseerd, bedraagt maximaal 80% van het totaal aantal woningen binnen een bouwvlak. Dit houdt in dat bij een gevellengte van 15 woningen, aan maximaal 12 woningen een van voornoemde bouwkundige elementen kan worden toegevoegd. De toevoegingen dienen duidelijk ondergeschikt te zijn aan de gevel. Het in één aaneengesloten rij plaatsen van het maximaal toegestane aantal uitstekende balkondelen en erkers is derhalve niet toegestaan. In principe geldt dat bij hooguit vier woningen op een rij een buiten de gevel geplaatst balkondeel of erker kan worden toegepast. De afmetingen (breedte x diepte) van de uitstekende balkondelen en erkers zijn beperkt tot 2/3 van de gevelbreedte van de betreffende woning en 1,80 meter, gerekend vanuit de woninggevel waaraan wordt aangebouwd.

De wanden zullen in een robuust steenachtig materiaal worden uitgevoerd, de toevoegingen zijn in hout, metaal en glas. Het dakvlak zal van verre herkenbaar moeten zijn als beëindiging van de wand. De keuze voor de helling van het dakvlak dient dakkapellen uit te sluiten, zonder dat sprake is van een plat dak.



Afbeelding 9: impressie van de wand van het Castellum

Hoektorens

De Hoektorens markeren de hoeken van het Castellum en hebben een belangrijke functie voor oriëntatie en visuele beleving van het Castellum. Omdat de aangrenzende wanden een goothoogte hebben van maximaal 12 meter geldt voor de hoektorens een goothoogte van maximaal 20 meter. Omdat ze deel uitmaken van de wanden en daar een hoeksteen van zijn, zullen deze in hetzelfde robuuste steenachtige materiaal worden opgetrokken. Ook zijn ze familie van dezelfde architectuur. De parkeerplaatsen ten behoeve van de hoektorens worden grotendeels onder de gebouwen gesitueerd.

Oost- en Westpoort

De Oost- en Westpoort vervullen een belangrijke functie als hoofdtoegangen voor fietsers en voetgangers. De poorten zijn in massa ondergeschikt aan de hoektorens en kennen een maximale goothoogte van 18 meter. Ook bij deze poorten geldt dat de architectuur

en materialisering voortvloeien uit de omliggende wanden. De daken dienen ook hier weer een bijzondere aandacht te krijgen. Een overbouwing van de fiets-/voetgangersbrug versterkt de poortfunctie van de gebouwen. Ook hier wordt het parkeren grotendeels onder de gebouwen gesitueerd.

Fietspoorten

De wanden aan weerszijden van het spoor worden aan de noord- en zuidzijde telkens eenmaal doorbroken door een fietsroute. De bebouwing aan weerszijden dient daar ter plaatse op te reageren door accentuering, uitbouw en/of overbouwing, zodanig dat een poorteffect wordt verkregen. Deze bebouwing mag daartoe een halve of hele bouwlaag hoger zijn dan de aangrenzende wandbebouwing. Deze kunnen in kleur- en materiaalgebruik enigszins afwijken van de wanden waarvan ze deel uitmaken.

De Binnenkwadranten

Als contrast met de openheid in de directe omgeving zal het Castellum smalle straatjes en weinig openbaar groen kennen. Uitzondering hierop zijn de twee centrale pleinen aan weerszijden van het spoor. Het gemeentebestuur hecht grote waarde aan een goede inrichting voor de pleinen en heeft de ambitie uitgesproken voor een groene invulling hiervan.

De woningbouw in de binnenkwadranten wordt gegroepeerd rond verschillende hoven. De hoven hebben een besloten karakter. Het beheer wordt in handen van de betrokken bewoners gelegd.

Hofwoningen

De ligging van de vier kwadranten binnen het Castellum zijn een resultaat van de oost-west georiënteerde langzaamverkeersroute en de noord-zuid gerichte spoorverbinding. Achter de wanden ontstaan per kwadrant drie in afmeting en vorm verschillende hoven. In de openbare buitenruimten wordt gestreefd naar een eenduidig beeld: smalle straatjes van 7m voor voornamelijk voetgangers, straatjes van 8m waar de noord-zuid fietsroutes lopen, en rondom parkeerstraatjes met een beperkt profiel. De wanden van de hofwoningen zijn maximaal 10 meter hoog. Uitzondering daarop zijn de wanden die grenzen aan de doorgaande fietsroutes en de centrale pleinen, hier geldt een maximale goothoogte van 13 meter en een minimale goothoogte van 7,5 meter. De tweede bouwlaag mag verschillen van de eerste. Een geringe uitkraging of toepassing van (franse) balkons draagt bij aan de variatie van het straatbeeld. Ook de hoekwoningen van de hoven vragen om speciale aandacht en kunnen hoger zijn dan de naastgelegen woningen. Binnen in de hoven, op de binnenterreinen, wordt het parkeren voor de aangrenzende woningen opgelost. De toegang tot de binnenterreinen geschiedt door één of twee poorten, waarboven de mogelijkheid bestaat om woningen te situeren.

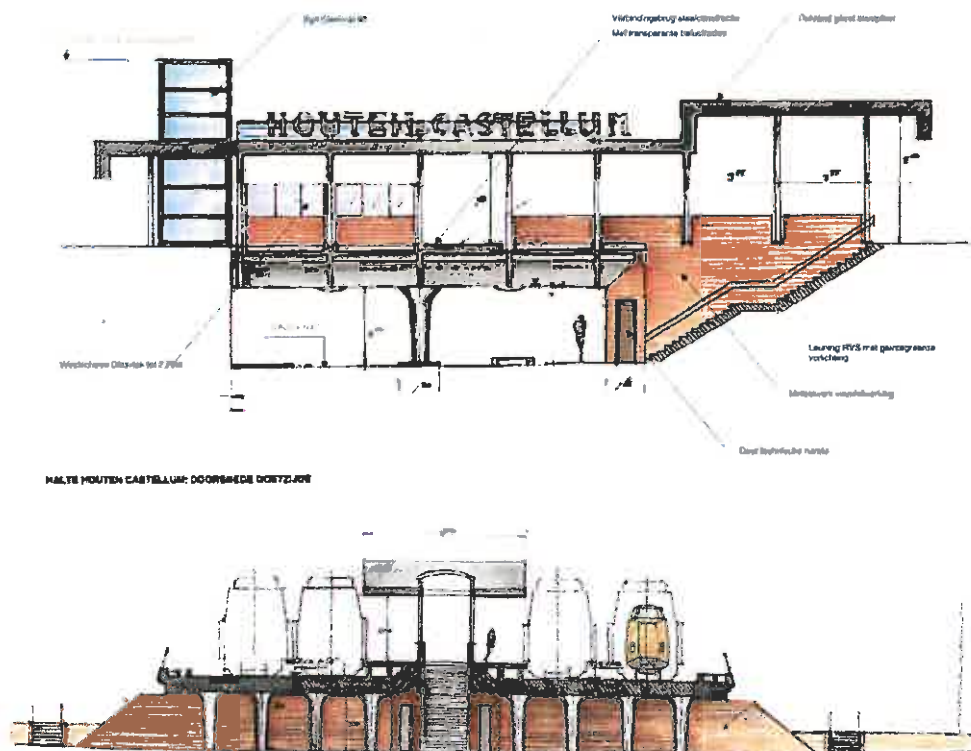
Winkels

Het noordoostkwadrant van het westelijk Castellumdeel zal op de begane grondlaag grotendeels worden ingenomen door winkels en overige centrumfuncties. Hierboven zijn woningen geprojecteerd in 3 tot 5 bouwlagen. Naarmate het winkelcentrum dichterbij het station gelegen is, zal de bouwhoogte toenemen, omdat het stedenbouwkundig gewenst is dat dit deel van het winkelcentrum qua massa aansluit bij de drie bouwblokken rondom het station. Voor dit gedeelte van het winkelcentrum geldt dan ook een minimale goothoogte van 16 meter en een maximale goothoogte van 23 meter. De overige delen van het winkelcentrum krijgen een maximale goothoogte van 20 meter.

Het stationsgebied

Station Houten Castellum

De spoorbaan verdeelt het Castellum in een westelijk en een oostelijk deel. Op de kruising met de belangrijke oost-westelijke langzaam verkeersas wordt het nieuwe station 'Houten Castellum' gerealiseerd. De spoorbaan wordt enigszins verhoogd aangelegd, zodat een horizontaal doorzicht tussen het oostelijk en het westelijk plandeel blijft bestaan. De brede onderdoorgang zorgt voor zowel een visuele als een functionele koppeling tussen beide deelgebieden. Tevens draagt de visuele koppeling bij aan het gevoel van veiligheid. Het Castellum krijgt een stedelijke en 'stenige' uitstraling en de vormgeving van het station sluit daarop aan. De wanden van de onderdoorgang, het station en de traptoegangen worden in metselwerk uitgevoerd. Door toepassing van een herkenbare kapvorm en verticale elementen (zoals een architectonisch vormgegeven liftschaft), is de halte goed herkenbaar vanuit de omgeving.



Afbeelding 10: doorsnedes van het ontwerp voor station 'Houten Castellum'

De bouwblokken rondom het station

De oorspronkelijk als kantoren geprojecteerde bouwblokken rondom het station zijn inmiddels bestemd voor woningbouw. Op de begane grond zijn verbijzonderde functies mogelijk zoals horeca, een eerstelijns medisch centrum, fietsenwinkel en fietsenstalling. De goothoogte van deze bouwblokken is gelegen tussen 16 en 23 meter waarbij de bovenste bouwlaag bij voorkeur verbijzonderd is. Het beeld dat hierbij voor ogen staat, is een bouwmassa die in geleding, uitwerking en gevelbehandeling voor een verticaal effect zorgt. De kleurstelling is afwijkend van de omliggende woningbouw en mag per bouwblok verschillend zijn, waarbij het geheel van de drie bouwblokken in combinatie met het winkelcentrum als ensemble moet overkomen.

Het Carré

Rondom de buitenzijde van het Castellum vormt de "slotgracht" in samenhang met de omliggende groenstructuur het Carré. Het water van het Carré heeft vooral een stedenbouwkundige en waterhuishoudkundige functie. In het groen aan de buitenzijde zijn wandelpaden met informele speelplekken voorzien; zo worden rondom het Castellum wandelroutes gecreëerd die verbonden zijn met de voetpaden aan de fietsroutes.

5.2 Functies

Wonen

In het centrumplan kunnen afhankelijk van de woninggrootte en woningtypes, circa 875 woningen gerealiseerd worden. De dichtheid van de woningen in het Castellum ligt hierbij op ong. 74 won/ha (11,8 ha, gerekend vanaf de buitenkant van de muurwoningen, inclusief de oppervlakte van het winkelcentrum, exclusief de oppervlakte van het spoor). Een gedeelte van deze woningen zal boven het winkelcentrum gerealiseerd worden. Gemeten naar de grens van het bestemmingsplan (18,5 ha), waarbij ook een gedeelte van de slotgracht en het omringende groen in de oppervlakteberekening (incl winkels, excl. spoor) meegenomen worden, zou de woningdichtheid in het Castellum uitkomen op 47 won/ha.

De woningen in Castellum zijn grofweg in te delen in vier categorieën, te weten:

- Muurwoningen, aan de buitenrand van het Castellum.
- Hofwoningen, gelegen binnen de muren vormen deze woningen gezamenlijk verschillende hoven.
- Startersappartementen, gesitueerd boven de winkelstrook aan de noordrand van het Castellum en boven de fietsenstalling in de noordoostelijke toren bij het station.
- Overige appartementen, onder andere gelegen boven het winkelcentrum, in de bouwblokken aan het spoor, in de bouwblokken aan de fietspoorten en in de hoektorens van het Castellum. Een deel van deze appartementen wordt als zorgappartementen ontwikkeld.

Winkels en voorzieningen

Winkels

Het winkelcentrum in het Castellum wordt – anders dan het huidige winkelcentrum van Houten – een wijkwinkelcentrum, voornamelijk gericht op dagelijkse boodschappen. Door het winkelcentrum direct aan het spoor te plaatsen, blijft het winkelgebied vrij van fietspaden en is er aan de spoorzijde ruimte voor een veilige bevoorradingsroute.

Onderzoeken laten zien dat er ca. 8.500 m² bvo (brutovloeroppervlakte) nodig is voor een functioneel en aantrekkelijk winkelgebied. Omdat het aantal woningen in Houten-Vinex inmiddels is toegenomen is de omvang van het winkelcentrum ook naar boven bijgesteld. Er is nu sprake van ca. 8.800m² b.v.o. waarvan ca. 1.250 m² voor gereserveerd is voor horeca.

Fietstransferium

In het noordoostelijk bouwblok bij het station zal een bewaakte fietsenstalling een plek krijgen. Deze fietsenstalling kan gecombineerd worden met een fietsenmaker/fietswinkel van circa 400m² b.v.o.

Medisch centrum

In het zuidoostelijk bouwblok bij het station, is ruimte voor een 'Eerstelijns Medisch Centrum' (EMC). Het EMC kan een grootte krijgen van circa 1200 á 1500 m² b.v.o. In combinatie met ongeveer 50 zorgwoningen kan dit een toegevoegde waarde bieden aan het Castellum wat betreft voorzieningen en woningdifferentiatie.

5.3 Verkeer

Ontsluiting en verkeersstromen

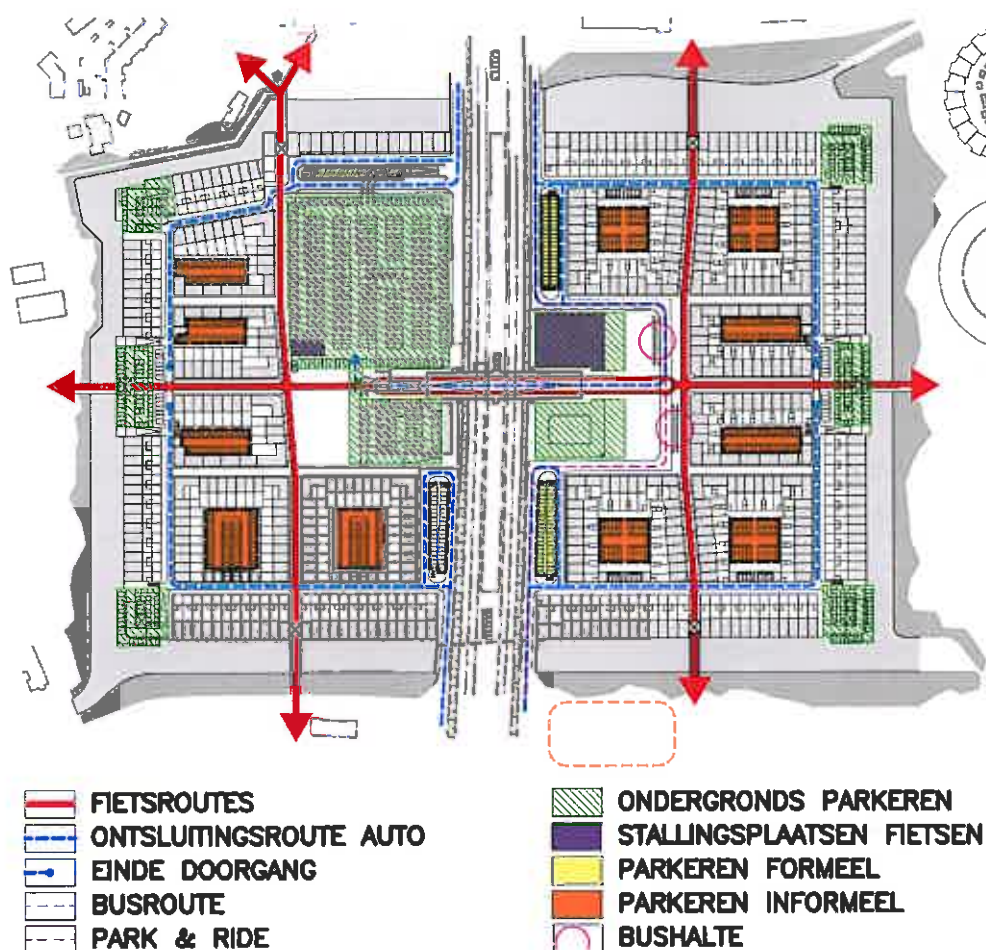
Het Castellum wordt voor autoverkeer ontsloten vanaf de noord- en zuidzijde. Aan beide zijden van het spoor ligt parallel aan de spoorbaan een weg voor autoverkeer. In totaal zijn er dus vier 'inprikkers'. Er zijn geen directe doorkoppelingen in noord-zuidrichting. Wel is het mogelijk om aan de westzijde van het Castellum via de parkeerkelder onder het wijkwinkelcentrum van noord en zuid te rijden en omgekeerd. Een slagboomregeling in de parkeerkelder zal sluipverkeer effectief tegengaan.

De parkeerkelder onder het winkelcentrum is zowel vanuit het westelijk deel als vanuit het oostelijk deel met de auto te bereiken. Voor verkeer komend vanuit het westelijk deel liggen de entrees van de parkeerkelder aan de noord- en zuidzijde van het winkelcentrum. Verkeer komend vanuit het oostelijk deel maakt gebruik van de onderdoorgang bij het spoor. Via deze onderdoorgang komt men direct in de parkeerkelder van het winkelcentrum. Ook hier zal een slagboomregeling het sluipverkeer tegengaan.

Een doorgang voor de bus, aan de oostzijde maakt het Castellum ook toegankelijk voor bussen. Het inpassen van een bushalte, een kiss & ride-zone en een eventuele taxistandplaats, completeren de bereikbaarheid van het nieuwe station.

Met uitzondering van de hiervoor genoemde bus bestaat er voor gemotoriseerd verkeer geen mogelijkheid om via het Castellum van Noord naar Zuid of van Oost naar West en vice versa te gaan. De aanwezige oost-west verbinding onder het station dient enkel en alleen als toegang tot de parkeergarage onder het winkelcentrum.

De fiets neemt in Houten een prominente plaats in. Dit is in het Castellum niet anders. De brede onderdoorgang maakt het fietsen comfortabel. De fietsroutes in de noord-zuidrichting worden slechts in beperkte mate door autoverkeer gekruist. En waar dat het geval is, heeft de fiets voorrang. Voetgangers kunnen het Castellum bereiken via de voetpaden die aan de hoofd fietsroutes zijn gekoppeld.



Afbeelding 11: verkeersstromen en parkeermogelijkheden

Spoorwegstation

Het station ligt recht boven de fietsverbinding tussen het oosten en westen van Houten-Vinex. De spoorbaan ligt iets hoger t.o.v. het maaiveld zodat horizontaal doorzicht door

de fietstunnel mogelijk blijft. De breedte van de onderdoorgang (15 meter) zorgt voor een visuele en functionele koppeling tussen de beide delen van het Castellum. Vanuit de onderdoorgang kan het middenperron worden bereikt. In de onderdoorgang is ruimte voor voetpaden, fietspaden en rijbanen voor autoverkeer. De toegankelijkheid voor autoverkeer is noodzakelijk voor de levensvatbaarheid van het wijkwinkelcentrum aan de westzijde. De rijbaan sluit niet aan op de verkeersstructuur aan de westzijde, maar zal eindigen in de parkeerkelder van het winkelcentrum. Sluipverkeer zal worden tegengegaan door een adequate slagboomregeling.

De totale lengte van de onderdoorgang is 32.5 meter. Via de vide komt daglicht naar binnen waardoor de onderdoorgang als minder lang ervaren wordt. Dit komt – evenals de sfeerverlichting op de wanden – het gevoel van sociale veiligheid ten goede. De halte Houten Castellum zal goed zichtbaar zijn in de omgeving. In de hieronder opgenomen artist impressions zijn het nieuwe station en de spooronderdoorgang in beeld gebracht.



Afbeelding 12: Impressie onderdoorgang station Houten - Castellum

Het middenperron heeft een breedte van ca. 11 meter en het wordt ontsloten met een trap aan de noordzijde en een lift aan de zuidzijde.

Fietsenstalling

Berekeningen ten aanzien van het aantal stallingsplaatsen voor treinreizigers laten een behoefte zien van maximaal 1700 stallingsplaatsen in de nabijheid van het spoorwegstation. Deze stallingsplaatsen krijgen een plek in het noordoostelijk bouwblok naast het station. Naast de stallingsplaatsen bij het station zijn ook voor het winkelend publiek circa 350 fietsparkeerplaatsen nodig. Deze zullen in de nabijheid van de winkels worden gesitueerd.

Parkeren

Het parkeren voor het winkelcentrum en de appartementen in de blokken rondom het station gebeurt in ondergrondse parkeergarages. Onder het winkelcentrum ligt een parkeergarage met een capaciteit van ongeveer 350 parkeerplaatsen, tevens bestemd voor bezoekers van winkels en woningen. Op het winkelcentrum komt een parkeerdek waar bewoners van de woningen boven het wijkwinkelcentrum hun auto kunnen stallen. Op het parkeerdek zullen ongeveer 125 auto's een plek kunnen krijgen. Voor de

bewoners van de hoven is parkeergelegenheid aan de binnenzijde van het hof gecreëerd. Bewoners van de torens krijgen in een deels onder de gebouwen gesitueerde parkeervoorziening de gelegenheid om te parkeren. Voor de muurwoningen tenslotte geldt dat per woning 2 parkeerplaatsen op eigen terrein zijn gereserveerd.

Wat betreft de parkeervoorzieningen zijn in het Castellum de volgende uitgangspunten aangehouden:

- De parkeernorm t.b.v. woningen is volgens het onderstaand schema opgebouwd. In de parkeernormen is rekening gehouden met 0,2 pp/won voor bezoekersparkeren:

Huur (laag)	1,3 pp/won
Huur (hoog) en Koop (laag)	1,5 pp/won
Koop (midden)	1,8 pp/won
Zorgwoningen	1,0 pp/won
Starterswoning (laag)	1,3 pp/won
Starterswoning (midden)	1,5 pp/won
- De parkeernorm t.b.v. winkelvoorzieningen bedraagt:

voor 'non-food'	3,0 per 100 m ² bvo
voor 'food'	4,0 per 100 m ² bvo
- De parkeernorm voor bezoekers is vastgesteld op 0,2 parkeerplaats per woning.
- Een P&R-terrein voor treinreizigers, die in- en uitstappen in Houten Castellum, is niet voorzien in het Castellum zelf. Deze faciliteit is even buiten het Castellum in de wijk Hofstad IV geprojecteerd.

6.5 Externe veiligheid

In het kader van dit bestemmingsplan is in opdracht van de gemeente door het adviesbureau DHV een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidssituatie langs de spoorzone. Hierbij is zowel rekening gehouden met de spoorverdubbeling als met de geplande ontwikkelingen in Castellum.

De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in het rapport "Ruimtelijke plannen Houten Vinex, Verantwoording van de externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen" (DHV B.V., dossier A7291-01.001, registratienummer: MD-MO20070113, april 2007)

In het rapport is bij de bepaling van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) uitgegaan van de prognoses van Prorail voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door Houten voor de jaren 2010-2020. Daarnaast is een worstcase berekening uitgevoerd met de vervoersgegevens van het jaar 2005. In dat jaar vond -in afwijking van de prognoses- transport over het spoor door Houten plaats van brandbare gassen. Dergelijk transport is vanuit het oogpunt van externe veiligheid meestal maatgevend voor het al dan niet voldoen aan de normen, omdat het potentieel aantal slachtoffers bij een ongeval met brandbare gassen hoog is.

Uit het onderzoek blijkt dat externe veiligheid geen beperking vormt voor de gewenste ontwikkelingen in Castellum. Uitgaande van de prognosecijfers van Prorail voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de jaren 2010-2020, is er geen PR 10^{-6} -contour aanwezig. Het groepsrisico blijft ver (een factor 1000) onder de oriëntatiewaarde. Ook bij de berekening van het worstcase scenario, waarbij er tegen verwachting van Prorail in, toch transport van brandbare gassen over het spoor door Houten plaatsvindt, is er geen PR 10^{-6} -contour aanwezig en blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde.

Plaatsgebonden risico (PR)

De norm voor individuele personen is vastgelegd in het zogeheten plaatsgebonden risico (PR). Dat geeft aan hoe groot de overlijdenskans is van een persoon, die zich 24 uur per dag op een bepaalde plek in de nabijheid van een transportroute van gevaarlijke stoffen zou bevinden. De wetgever beschouwt een overlijdenskans van eens in de miljoen jaar (aangeduid met 10^{-6}) acceptabel. Vertaald naar een plattegrond kan het PR 10^{-6} worden weergegeven als een contour langs een risicovolle transportroute. Alle punten op die contour vertegenwoordigen een plaatsgebonden risico op overlijden van één op de miljoen jaar. Kom je dichterbij de transportroute, dan is de overlijdenskans groter. Uiteraard wordt die kans kleiner als je er verder vandaan gaat. Het plaatsgebonden risico vertegenwoordigt dus een afstandsnorm. Voor de afstand tussen kwetsbare objecten en transportroutes is die norm een harde grenswaarde. Kwetsbare objecten zijn woningen, scholen, kinderdagverblijven, bejaardenhuizen en dergelijke. Uit het externe veiligheidsonderzoek blijkt dat voor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor

door Castellum geldt dat er geen PR 10^{-6} -contour aanwezig is. Overal langs het spoor in Castellum is de kans om te overlijden als gevolg van een transportongeval met gevaarlijke stoffen dus kleiner dan eens in de miljoen jaar. Dat houdt in dat de norm voor het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. De streefwaarde die de provincie Utrecht ambieert, kan echter niet worden gehaald.

Groepsrisico (GR)

De rijksoverheid heeft niet alleen normen voor individuen vastgesteld. Bij ongevallen met gevaarlijke stoffen kunnen namelijk ook veel dodelijke slachtoffers gelijktijdig vallen (bijvoorbeeld de vuurwerkrampe). Daarvoor is het groepsrisico (GR) in het leven geroepen. Dat is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting, die optreedt bij een ongeval met gevaarlijke stoffen waarbij meerdere slachtoffers gelijktijdig vallen. Voor het groepsrisico is een oriënterende waarde vastgesteld. Het komt er daarbij op neer dat de kans op een dodelijk ongeval kleiner moet zijn naarmate de groep die door dat ongeval zou komen te overlijden, groter is. Voor transport bedraagt deze waarde 10^{-4} /jaar bij 10 doden, 10^{-6} /jaar bij 100 doden enzovoorts. Van deze oriënterende waarde mag onder voorwaarden worden afgeweken.

Het groepsrisico is afhankelijk van zowel transportgegevens, als van de bevolkingsdichtheid in de omgeving. De bouw van woningen, winkels en dergelijke in Castellum zorgen voor een hogere bevolkingsdichtheid langs het spoor en zijn daardoor van invloed op het groepsrisico. Uit het externe veiligheidsonderzoek blijkt dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico, na realisatie van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Castellum en de spoorverdubbeling $0,00277 \cdot OW$ bedraagt. Dit betekent dat de oriëntatiewaarde OW van het groepsrisico na realisatie van de plannen niet wordt overschreden, zelfs niet dicht wordt benaderd.

Bij de berekening van het worstcase scenario, waarbij er tegen verwachting van Prorail in, toch transport van brandbare gassen over het spoor door Houten plaatsvindt, is de oriëntatiewaarde van het groepsrisico $0,4 \cdot OW$. Ook bij het worstcase scenario wordt de oriëntatiewaarde OW van het groepsrisico na realisatie van de plannen dus niet overschreden.

Aanbevelingen

Hoewel de risico's klein zijn en de normen op het gebied van externe veiligheid niet worden overschreden, is de gemeente zich ervan bewust dat de risico's toenemen door woningen en dergelijke te bouwen nabij het spoor. Een ongeval met het vervoer van gevaarlijke stoffen kan nooit helemaal worden uitgesloten.

Het beperken van dat vervoer van gevaarlijke stoffen door woongebieden is de meest effectieve manier om de risico's te verkleinen. Uit het onderzoeksrapport blijkt, dat met name het vervoer van brandbare gassen leidt tot grotere risico's. De gemeente heeft echter weliswaar weinig invloed op de hoeveelheden gevaarlijke stoffen die over het

spoor getransporteerd worden, maar zal zich inspannen, zo mogelijk in samenwerking met andere gemeenten en de VNG, om het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door woongebieden zo veel mogelijk te beperken. Dit om op die manier de risico's, die dat vervoer met zich meebrengt voor haar inwoners, zoveel mogelijk te beperken.

Omdat een ongeval met het vervoer van gevaarlijke stoffen nooit helemaal kan worden uitgesloten, staan in het externe veiligheidsrapport ook aanbevelingen die de gevolgen en effecten bij een calamiteit kunnen beperken. Het betreft de volgende aanbeveling, die opgevolgd zal worden:

- Toegankelijk maken van de fietspaden voor zwaar verkeer (hulpdiensten) bij calamiteiten.

Om de gevolgen bij calamiteiten zo veel mogelijk te beperken, zal een rampenbestrijdingsplan spoor worden ontwikkeld.

6.6 Integrale veiligheid

In het kader van het Masterplan voor het centrum van Houten is destijds een 'multi-disciplinaire werkgroep veiligheid' ingesteld waarin de hulpdiensten (politie, brandweer en de 'Geneeskundige Hulp Ongevallen en Rampen') en betrokkenen uit de gemeente hebben deelgenomen. In deze werkgroep zijn de diverse veiligheidsthema's aan de orde gekomen (externe veiligheid, brandveiligheid, sociale veiligheid en verkeersveiligheid). Het resultaat daarvan is in beeld gebracht in de 'Veiligheidsrapportage Masterplan Houten Centrum 2003 - 2015' van oktober 2004. Deze werkgroep heeft in de rapportage per thema verschillende veiligheidsrisico's gesignaleerd. Daarnaast zijn mogelijke maatregelen benoemd om de gesignaleerde risico's te verkleinen. De ervaringen en aanbevelingen en uitwerking met betrekking tot het stadscentrum zijn onverkort toepasbaar op het centrumgebied Castellum. Het merendeel daarvan heeft echter geen directe gevolgen voor de opzet van dit bestemmingsplan. Uiteraard worden nieuwe ruimtelijke situaties meegenomen in het reguliere overleg tussen gemeente en hulpdiensten.

6.7 Luchtkwaliteit

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan moeten de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 in acht worden genomen. Voor de kwaliteit van de buitenlucht in Houten zijn alleen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof van belang.

Van de overige stoffen die in het Besluit luchtkwaliteit worden genoemd komen overschrijdingen in Houten niet voor. Alvorens daar nader op in te gaan is de huidige situatie in ogenschouw genomen. Daaruit is gebleken dat zich op dit moment in de omgeving van het plangebied geen overschrijding van de geldende normen voordoet.

Toetsing heeft tevens plaatsgevonden voor de planjaren 2008, 2010 en 2015. Er zijn per planjaar twee scenario's tegen het licht gehouden: de autonome situatie en de plansituatie. De luchtkwaliteit is berekend met behulp van het CAR-II-model versie 5.0. Uit de berekeningen blijkt dat er in het studiegebied geen overschrijdingen plaatsvinden van de vigerende grenswaarden van zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, benz[a]pyreen en van de norm ten aanzien van de overschrijdingsdagen van de grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie van NO₂. Op basis van dit gegeven heeft in dit onderzoek uitsluitend een toets plaatsgevonden voor drie normen:

- jaargemiddelde concentratie NO₂;
- jaargemiddelde concentratie PM₁₀;
- aantal dagen overschrijding 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀.

In de autonome situatie wordt op de onderzoekslocaties voldaan aan de gestelde normen en grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005. De normen en grenswaarden betreffende de stoffen NO₂ en PM₁₀ worden in de jaren 2008, 2010 en 2015 niet overschreden. Na realisatie van de wijk Castellum (plansituatie), is er ten opzichte van de autonome situatie een toename te constateren van de jaargemiddelde concentraties van NO₂ en PM₁₀, alsmede van het aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde van de 24-uurswaarde PM₁₀. In alle onderzochte varianten worden de grenswaarden van de jaargemiddelde concentratie van NO₂ en PM₁₀ daardoor echter niet overschreden. Tevens blijft voor alle varianten het aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde concentratie van PM₁₀ ruim onder de norm van maximaal 35 dagen.

In dit onderzoek is aangetoond dat de realisatie van de wijk Castellum in Houten-Vinex voldoet aan de gestelde normen en grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Overigens is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 met ingang van 15 november 2007 komen te vervallen. De regels voor luchtkwaliteit zijn nu opgenomen in hoofdstuk 5.2 van de Wet Milieubeheer. Aangezien lopende procedures volgens de overgangsbepalingen nog op basis van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 worden afgerond, heeft dit geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

6.8 Waterbeheer

Volgens het Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water moet het watersysteem in 2015 zowel kwantitatief als kwalitatief op orde zijn. De gemeente en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) hebben hierin - naast rijk en provincie - een gezamenlijke taak. Op 9 Januari 2007 heeft de gemeenteraad het uitvoeringsprogramma Waterplan vastgesteld, dat samen met de visie het Waterplan Houten vormt, waarin onderwerpen als waterkwaliteit en waterkwantiteit, beheer van stedelijk grondwater, riolering en afkoppeling een plek zullen hebben gekregen. Het waterplan richt zich in eerste instantie op het stedelijk gebied binnen de gemeente, omdat

onderwerpen als wateroverlast en watertekort zich hier het meest doen gevoelen en beheer van het watersysteem in bebouwd gebied vaak een lastige opgave is. HDSR hanteert algemene principes voor een duurzaam waterbeheer, waarmee gestreefd wordt naar robuuste, meer zelfvoorzienende watersystemen. Voor zover het plan nieuwe ontwikkelingen toestaat wordt uitgegaan van het stand-still beginsel (watertoets basis). Voor zover het plangebied kansen biedt voor verbeteringen in het watersysteem worden deze indien mogelijk benut (watertoets plus).

Het onderhavige bestemmingsplan betreft de voortzetting van een eerder ingezette ontwikkeling waarbij het stadsdeel Houten-Vinex is gebouwd. Het centraal in het gebied gesitueerde centrum is één van de laatste projecten binnen deze stadsuitleg. Dit betekent dat de waterhuishouding van het plangebied onlosmakelijk verbonden is met het watersysteem van het omliggende stadsdeel. Bij nieuwbouw en vooral bij projecten waarbij ondergronds bouwen aan de orde is dient rekening gehouden te worden met het voorkomen van grondwateroverlast. Ondergrondse constructies moeten bij voorkeur altijd waterdicht aangelegd worden om (toekomstige) wateroverlast te voorkomen. Bij nieuwe initiatieven dienen de mogelijkheden voor een gescheiden afvoer van hemelwater te worden onderzocht. Indien mogelijk verdient het de voorkeur dat hemelwater wordt afgekoppeld en zoveel mogelijk lokaal wordt geïnfiltreerd. Het infiltreren van regenwater mag verder niet tot wateroverlast leiden. Ook voor wat betreft de keuze van de bouwmaterialen dient rekening gehouden met eventueel uitloggen van stoffen naar het (grond)water.

Voor de westzijde van het Castellum wordt een verbeterd gescheiden stelsel aangelegd. De oostzijde komt tot stand door zelfrealisatie. Daardoor is momenteel nog geen inzicht voor welk systeem er wordt gekozen.

Om binnen het plangebied tot een juiste afstemming te komen heeft een oriënterend contact plaatsgevonden met de verantwoordelijk waterbeheerder HDSR. Dit contact heeft geresulteerd in een aantal aanwijzingen met betrekking tot de toename van verhard oppervlak, de compensatie in open wateroppervlak en de daarmee samenhangende afkoppeling. Nadat de aanwijzingen in het bestemmingsplan verwerkt zijn is aan HDSR een schriftelijk Wateradvies gevraagd. Deze aanwijzingen zijn in het bestemmingsplan verwerkt.

Waterstructuurvisie

De uitwerking van het Waterbeleid kan op alle schaalniveaus ruimtelijke effecten hebben. Om zoveel mogelijk te kunnen afstemmen op de niveaus van de ruimtelijke plannen wordt onderscheid gemaakt in waterplannen, variërend van de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier en de Stroomgebiedsvisies tot de Waterstructuurvisie van het waterschap (HDSR) en het gemeentelijk Waterplan. Op alle niveaus wordt onderscheid gemaakt tussen kwantiteitsbeheer en kwaliteitsbeheer. Algemeen streven voor het plangebied is een gebiedseigen watervoorziening middels waterconservering. Dit betekent dat mogelijkheden tot infiltratie in de bodem en natuurlijke peilfluctuaties zo veel mogelijk benut worden. Daarbij wordt onderkend dat water van belang is voor de herkenbaarheid

van verschillende landschappen en zodoende bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit. Veel watersystemen bezitten dan ook cultuurhistorische waarden (ontginningspatronen). Deze belevingswaarde van water moet worden behouden of versterkt.

Waterkwantiteit

De risico's van wateroverlast onderscheiden zich in de kans op te veel en te weinig aan water. Bepalend voor de beoordeling zijn de feitelijke situatie van de waterhuishouding en het functioneel grondgebruik in het plangebied. In het kader van de ontwikkeling van Houten-Vinex is een waterhuishoudkundig plan opgesteld. In dit plan wordt de werking van het watersysteem van Houten-Vinex beschreven. Het watersysteem Vinex ligt binnen de rondweg en is een zelfvoorzienend watersysteem. In verband met de waterkwaliteit is het watersysteem gescheiden van het ten oosten gelegen agrarische gebied. De waterpeilen worden geregeld door stuwen en voldoende open waterberging. De streefpeilen verlopen trapsgewijs van 1,20m +NAP in het oosten van Houten-Vinex naar 0,25m –NAP in het westen. Om de aanvoer van gebiedsvreemd water te beperken mogen de peilen vrij fluctueren binnen een bandbreedte van 10 tot 30 centimeter ten opzichte van het streefpeil. Hierbij is het de bedoeling dat in natte perioden het watersysteem wordt gevuld tot de bovengrens, waarna in droge perioden de peilen uit mogen zakken tot de ondergrens.

Wanneer het waterpeil in één van de peilgebieden de ondergrens bereikt, zal water uit het bovenstroomse peilgebied worden aangevoerd. Aangezien de peilgebieden in serie zijn geschakeld zal uiteindelijk water vanuit de Rietplas worden aangevoerd. De Rietplas wordt 'gevuuld' met regenwater en opkwellend grondwater. Pas wanneer het peil in de Rietplas beneden de ondergrens van 0,40 +NAP is gezakt, kan wateraanvoer plaats vinden vanuit het gebied buiten de Rondweg.

Omdat de bergingsstrits: vasthouden, bergen en afvoeren het uitgangspunt is moeten met het oog daarop de ruimtelijke mogelijkheden van het plangebied in beeld worden gebracht. Gelet op de functionele betekenis van het gebied, zowel ten oosten als ten westen van de spoorlijn, zijn in het onderhavige plangebied de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen ten behoeve van vasthouden of bergen van water echter zeer beperkt. Feitelijk kan worden gesteld dat voor beide delen volstaan moet worden met de bergingscapaciteit van het bestaande watersysteem. Dit systeem is gebaseerd op het bestaande slotenstelsel en inmiddels afgestemd op de waterhuishouding binnen het nieuw ontwikkelde woongebied. Iedere vergroting van het verhard oppervlak zal echter, om regelmatige overlast te voorkomen, voldoende gecompenseerd moeten worden door uitbreiding van de bergingscapaciteit. Om een globale indruk te krijgen van het benodigde oppervlak aan water volgt hieronder een eerste schatting. Deze schatting is gebaseerd op de algemene richtlijn om 10% van de toename verhard oppervlak aan extra oppervlaktewater aan te leggen. Voor zover daarmee nog geen rekening is gehouden dient met het oog daarop het plan te voorzien in de aanleg van extra wateroppervlak. Een vergroting van de bestaande slootprofielen rondom het plangebied komt hiervoor in aanmerking.

Concreet biedt het plan de ruimte voor een toename van het verharde oppervlak met circa 135.000 m². Gelet op de genoemde richtlijn zou hier dus sprake moeten zijn van een beschikbare compensatieruimte van circa 13.500 m². Naast de daarvoor in de omgeving gerealiseerde ruimte worden de sloten die het centrumgebied omsluiten geherprofileerd tot een "vestinggracht". Dit betekent een uitbreiding van de hoeveelheid oppervlaktewater van ongeveer 24.000 m³, waarmee ruimschoots aan de doelstelling wordt voldaan.

In zijn algemeenheid geldt dat voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingssysteem bij het Hoogheemraadschap vergunning dient te worden aangevraagd op grond van de Keur. Dit geldt in dit geval voor het graven van het oppervlaktewater en aanpassen van het slootprofiel. Daarnaast is vergunning nodig bij het Hoogheemraadschap voor het lozen van regenwater en grondwater.

Waterkwaliteit

Algemene doelstelling voor het waterkwaliteitsbeheer is het bereiken en handhaven van een goede waterkwaliteit en het herstellen van de ecohydrologische variatie. De in het bestemmingsplan aangegeven mogelijkheden tot functiewijziging mogen dien ten gevolge geen negatieve invloed hebben op de kwaliteit van water en waterbodem. Bovendien moeten voor het gebied geldende waterkwaliteitsdoelstellingen bereikbaar blijven. Uitgangspunt is de kwaliteitstrits: preventie, scheiden en zuiveren. Bepalend voor de acceptatie van de ruimtelijke opties zijn de gebruikte bouwmaterialen en de behandeling van vervuild water. In Houten-Vinex zijn tot op heden geen knelpunten met betrekking tot de waterkwaliteit bekend.

6.9 Archeologie

Essentieel voor de archeologie in het plangebied is de aanwezigheid van de fossiele Houtense stroomrug met oeverwallen en restgeulen. Stroomruggen hebben vanwege hun van nature zeer gunstige vestigingsmogelijkheden een hoge archeologische potentie. Gebleken is dat men voor nederzettingen in de late ijzertijd, de Romeinse tijd en de vroege middeleeuwen de hoogstgelegen locaties uitkoos, bij voorkeur in de directe nabijheid van watervoerende restgeulen. De komgronden stonden een deel van het jaar onder water en dienden als weidegrond. Er zijn in het gebied reeds restgeulen aangetoond.

In het gebied dat ten westen van het spoor Utrecht-Geldermalsen is gelegen, bevinden zich in de ondergrond oeverwalafzettingen van de Houtense stroomrug. Het betreft met name lager gelegen afzettingen die een lage trefkans hebben op archeologische resten. Meer naar het spoor toe bevindt zich een zone met hoger gelegen oeverwalafzettingen. Er zijn echter geen concrete aanwijzingen voor bewoningssporen.

Het spoorgebied zelf is vanwege de geplande spoorverdubbeling middels boringen door RAAP onderzocht (De Jager, 2001, rapport 752). In de zone van de spoorverdubbeling zijn ter hoogte van het plangebied resten uit de late ijzertijd en/of Romeinse tijd aangetroffen. Eventueel archeologisch onderzoek vindt plaats in het kader van de spoorwerkzaamheden.

In het gebied ten oosten van het spoor is naar verwachting een samenhangend complex aanwezig van nederzettingen dan wel akkercomplexen uit de bronstijd, late ijzertijd, de Romeinse tijd en de (vroege) middeleeuwen. De vondstlaag die te koppelen is aan de Romeinse tijd is opgenomen in de bouwvoor. Eventuele sporenniveaus zullen naar verwachting intact zijn.

In het gebied ten oosten van het spoor is op diverse momenten archeologisch onderzoek verricht. Op de gemeentelijke archeologische waarden- en verwachtingenkaart heeft het plangebied een middel- tot hoge verwachtingswaarde. Ten oosten van het spoor bestaat het plangebied voor een aanzienlijk deel uit Rijksmonument 16. Dit archeologische monument loopt in zuidelijke richting door tot in het plangebied Hofstad IV. Een overzicht van het onderzoek tot aan 2006 is beschreven door Isarin en Bosman (2007). Kort samengevat betreft het onderzoek naast door de AWN gedane oppervlaktevondsten een fosfaatkartering (Steenbeek, 1983), boringen door de toenmalige ROB (1993, 1994, nu RACM) en een kleine proefsleuf tegen het spoor aan van de HBS (Schurmans, 2006).

In het kader van de ruimtelijke ontwikkeling in beide, aansluitende, plangebieden (Castellum en Hofstad IV) is door RAAP (Jansen, 2007) een intensief booronderzoek uitgevoerd. Hierbij is getracht de landschappelijke ontwikkeling, als basis voor de archeologische ontwikkeling, in beeld te brengen. In het gebied gelegen ten oosten van het spoor zijn hierbij vier boorraaien dwars op de stroomrichting van het in de ondergrond aanwezige en reeds eerder aangetoonde riviersysteem gezet. Het booronderzoek heeft voor het onderhavige plangebied zeker twee grote restgeulen aan het licht gebracht. Daarnaast is in dit ten oosten van het spoor gelegen gebied een vrij onverwacht en mogelijk intact bronstijd landschap aangeboord, gelegen tussen de spoorlijn en de bedding en oeverafzettingen van het fossiele Houtense riviersysteem.

Op basis van alle beschikbare informatie is overleg gevoerd met de RACM en is overeenstemming bereikt over (de voorwaarden van) het proefsleuvenonderzoek, met als doel een inventarisatie van de archeologische informatiewaarde. Dit terrein is op basis van de Monumentenwet 1988 aangewezen als beschermd archeologisch monument. Het beschermingsregime voor deze monumenten staat los van het bestemmingsplan. Wel zijn terreinen die onder dit regime vallen, opgenomen op de plankaart.

7 JURIDISCHE ASPECTEN

7.1 keuze planmethodiek

Uit de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting blijkt dat aan het bestemmingsplan een uitgewerkt stedenbouwkundig plan voor Castellum ten grondslag ligt. Hoewel de opzet van Castellum in hoofdlijn nog aansluit bij de oorspronkelijke bedoelingen van het Globaal Bestemmingsplan Houten-Vinex (artikel 11 WRO) wordt op onderdelen afgeweken van de kaders waarbinnen het plan moet worden uitgewerkt.

Om deze redenen ligt het voor de hand voor dit bestemmingsplan uit te gaan van een planmethodiek die een rechtstreekse titel vormt voor de realisering van het centrumgebied van Houten-Vinex

7.2 stedenbouwkundige opzet

Zoals vermeld vormt het stedenbouwkundige plan voor het centrumgebied de basis voor het bestemmingsplan. Een beschrijving van dit plan is terug te vinden in hoofdstuk 5.

7.3 bestemmingen

Dit deel van de toelichting beoogt een beschrijving te geven van de wijze waarop de programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden voor Castellum zijn vertaald in de plankaart en de voorschriften. Aan de hand van een beschrijving van de bestemmingen wordt nader op de meest relevante onderdelen van het plan ingegaan.

Paragraaf 1 bevat algemene bepalingen die van belang zijn voor de uitleg en de reikwijdte van de planvoorschriften.

- De begripsbepalingen (artikel 1) maken duidelijk wat de betekenis is van gebruikte begrippen, dit om discussie over de uitleg daarvan te voorkomen.
- De in artikel 2 beschreven wijze van meten geeft aan hoe hoogte-, oppervlakte- en inhoudsmaten moeten worden gemeten.
- De Antidubbeltelbepaling (artikel 3) is opgenomen om bij het bepalen van bijvoorbeeld bouwmogelijkheden oneigenlijk gebruik van de voorschriften uit te sluiten.
- Artikel 4 bepaalt dat waar in het plan wordt verwezen naar andere wetten en regelingen, dit de wet/regeling betreft die geldt op het moment waarop het plan is tot stand gekomen. Latere wijzigingen blijven voor de toepassing van het bestemmingsplan buiten beschouwing.
- In artikel 5 wordt geregeld welke stedenbouwkundige bepalingen in de

Bouwverordening naast dit bestemmingsplan van toepassing blijven. Op de overige stedenbouwkundige voorschriften in de Bouwverordening kan in het plangebied Castellum dus geen beroep worden gedaan.

In paragraaf II zijn de Bestemmingsvoorschriften opgenomen. In deze bepalingen wordt per bestemming een bestemmingsomschrijving gegeven, die aangeeft voor welke doeleinden de daarvoor aangewezen gronden zijn bestemd. Vervolgens wordt in de bebouwingsvoorschriften bepaald wat de mogelijkheden zijn voor het oprichten van bebouwing. Indien gewenst volgen daarna bijzondere bepalingen, die het mogelijk maken bepaalde vrijstellingen te verlenen of het plan te wijzigen.

Voor de bestemmingsomschrijving is gebruik gemaakt van de benamingen die worden aangereikt in het door de provincie vastgestelde Handboek Digitale Bestemmingsplannen Utrecht en de concept-nota Spoor 2 Digitale uitwisseling van de gemeente Houten. Conform de richtlijnen is er voor gekozen om de bestemmingen in alfabetische volgorde te rangschikken.

De bestemming Centrum – C (artikel 6) ligt in het plandeel westelijk van de spoorbaan. In dit gebied zijn de centrumfuncties voorzien, waarvan detailhandel, dienstverlening en wonen de hoofdmoot vormen. Uitgegaan wordt van een functiemenging die bij centrumlocaties past, dat wil zeggen dat behalve deze functies ook horeca, maatschappelijke voorzieningen en kantoren, maar ook de bijbehorende verkeers- en verblijfsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen zijn toegestaan.

Voor een aantal functies is nader omschreven waar deze zijn toegestaan. Detailhandel, dienstverlening, horeca, maatschappelijke voorzieningen en kantoren mogen uitsluitend op de begane grond en met vrijstelling op de 1^e verdieping zijn gevestigd. Bij het verlenen van vrijstelling zal er op worden toegezien dat de te vestigen horeca-functie(s) verenigbaar zijn met de woonfunctie, die op de eerste en de daarboven gelegen verdiepingen zal worden gerealiseerd.

Aan de toelaatbaarheid van horeca zijn beperkingen opgelegd. Toegelaten zijn horecabedrijven die passen in het centrumgebied en die qua effecten op de leefomgeving kunnen samengaan het bijvoorbeeld het wonen. In het centrumgebied kunnen zich vestigen restaurants/eetcafés*, cafés/bars*, winkelondersteunende horeca* (bijv. lunchroom, ijssalon, koffiecorner), cafetaria/snackbar en afhaalrestaurants. De met * aangeduide functies zijn met vrijstelling ook op de 1^e verdieping mogelijk.

Voorts is bepaald dat in het centrumgebied maximaal 8.800 m² b.v.o detailhandel, dienstverlening, horeca, maatschappelijke voorzieningen en kantoren mag worden gerealiseerd. De horecafunctie is gemaximeerd op 1.250 m² b.v.o, terwijl kantoren tot maximaal 1.000 m² zijn toegestaan.

In het op de plankaart aangeduide gebied mogen ondergronds een parkeervoorziening en bergingen worden gebouwd.

De bestemming **Groen – G** (artikel 7) heeft betrekking op de groenstroken aan de buitenzijde van de slotgracht die het gebied Castellum omringt. Binnen deze bestemming zijn speel- en verblijfsvoorzieningen toegestaan, alsmede voet- en fietspaden, waaronder de op de kaart als zodanig aangeduide langzaam verkeersroutes die via bruggen over de gracht en doorgangen in de muurwoningen het centrumgebied bereikbaar maken. Omdat deze routes een belangrijke ontsluitingsfunctie van het centrum voor de hele wijk Houten-Vinex vormen zijn deze indicatief zichtbaar gemaakt in het plan.

Door in de bestemming ook de aanleg van water op te nemen wordt het mogelijk bij de realisering van het bestemmingsplan beperkte afwijkingen van het oeverbeloop door te voeren.

Binnen het op de plankaart aangeduide gebied aan de zuid-oostzijde van het Carré is het realiseren van een parkeerterrein mogelijk. Hierdoor kan een goede aansluiting van het daar geplande P&R-terrein op het Carré worden bereikt.

De spoorbaan is bestemd voor **Railverkeer – VR** (artikel 8). De bestemming is afgestemd op de spoorverdubbeling en de realisering van een spoorstation, waarvan de locatie op de plankaart wordt aangeduid. Toegelaten wordt bebouwing die nodig is om een en ander te realiseren, inclusief geluidwerende voorzieningen.

De ter hoogte van het station voorziene onderdoorgang voor het wegverkeer is door middel van een aanduiding op de kaart vastgelegd. Om de vrije doorgang voor autoverkeer te kunnen waarborgen is een minimale vrije doorgangshoogte en –breedte voorgeschreven.

De bestemming **Water – WA** (artikel 9) ziet op de realisering van de slotgracht rondom het Castellum. De bestemming houdt rekening met de beoogde realisering van langzaam verkeerroutes via bruggen naar het centrumgebied. De routes zijn op de plankaart indicatief vermeld.

Omdat de bouw van steigers en vlonders bij de woningen aan de slotgracht afbreuk doet aan de beoogde stedenbouwkundige kwaliteit is de realisering hiervan niet toegestaan.

Wel wordt via vrijstelling de mogelijkheid geboden om aan de woningen langs de slotgracht – boven het water van de gracht – erkers en balkons te realiseren. De afmetingen van deze aanvullende bebouwing zijn beperkt tot een diepte van 1,80 m uit de woninggevel en tot een breedte van ten hoogste 2/3 van de woningbreedte. Bij het verlenen van vrijstelling dient er op worden toegezien dat geen afbreuk wordt gedaan aan de beoogde stedenbouwkundige kwaliteit en geen onevenredige nadelen voor bijvoorbeeld burens ontstaan.

De bestemming **Wegverkeer – V** (artikel 10) betreft het openbare gebied dat is bestemd voor voetgangers, fietsers en het autoverkeer. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend

bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan. Daarnaast is een regeling opgenomen die het mogelijk maakt om de in de bestemmingen Wonen en Centrumgebied toegelaten ondergrondse parkeervoorzieningen onder het openbare gebied te laten doorlopen. De betreffende gebieden zijn op de plankaart aangeduid.

Een vrijstellingsbepaling is opgenomen om in het openbaar gebied de vestiging van ten hoogste twee (aan beide zijden van het spoor één) solitaire winkelondersteunende horecavestigingen mogelijk te maken tot een oppervlakte van 125 m² b.v.o.

De bestemming **Wonen –W** (artikel 11) ziet op de geprojecteerde nieuwbouw van woningen, gestapeld en niet gestapeld. Om het gewenste stedenbouwkundige beeld te kunnen realiseren wordt op daarvoor in aanmerking komende locaties niet alleen de maximum goothoogte bepaald, maar ook een minimum goothoogte en een maximum bebouwingspercentage. Op daarvoor in aanmerking komende situaties is door middel van de nadere aanduiding "verplichte bouwgrens" geregeld dat de voorgevel in de bouwgrens moet worden gebouwd, waardoor continuïteit in die gevelwanden wordt verkregen. Dit wordt met name van belang geacht bij de woningen in de buitenwanden, langs fietsroutes en aan de pleinen.

Verder kunnen onder het maaiveld gebouwde parkeervoorzieningen worden gebouwd. Deze komen met name voor bij de gestapelde woningbouw. Om voldoende plaatsen te kunnen realiseren zullen deze parkeervoorzieningen voor een deel onder het openbare gebied doorlopen, wat in de bestemming **Wegverkeer** is mogelijk gemaakt.

De locaties voor niet gestapelde (eengezins-)woningen beschikken naast een bouwvlak, waarin het hoofdgebouw wordt opgericht, ook over een eigen of gemeenschappelijke ruimte, die is bestemd voor erf. De gemeenschappelijke ruimten liggen aan de binnenzijde (hoven) van de gesloten woonblokken. Deze ruimten zijn niet openbaar en alleen toegankelijk via op de kaart indicatief aangegeven doorgangen. De gemeenschappelijke ruimten in de binnenhoven worden ingericht met onder andere parkeerplaatsen. De woningen die met de achterzijde aan een binnenhof liggen hebben een privé-erf waarop aan- en bijgebouwen zijn toegestaan. De maximum oppervlakte daarvan mag niet meer dan 50% van het eigen erf beslaan.

De woonblokken aan de randen grenzen met de naar buiten gerichte gevel direct aan het water, de slotgracht. De woningen beschikken aan de binnenzijde over een erf, dat grenst aan een woonstraat. Aan de straatzijde is een zone gereserveerd waarop 2 auto's per woning geparkeerd kunnen worden. Deze zone mag uitsluitend hiervoor worden ingericht, gebruikt en alleen worden bebouwd met erfafscheidingen van ten hoogste 1m hoog en ondergeschikte bouwwerken zoals pergola's. Op deze erven is aansluitend aan de woningen een strook aangewezen waar aan- en bijgebouwen zijn toegestaan.

Om het parkeren op eigen erf zeker te stellen is een gebruiksbepaling opgenomen die verbiedt de voor parkeren op eigen erf aangewezen gronden voor andere doeleinden te gebruiken.

Onder voorwaarden kan vrijstelling worden verleend van de in het plan voorgeschreven minimum goothoogte.

In de 2 centraal in het gebied (oostelijk van de spoorbaan) geprojecteerde bouwvlakken zijn door middel van de nadere aanduidingen "emc" en "fs" op de kaart de vestiging van voorzieningen mogelijk gemaakt. Ter plaatse van het bouwvlak nader aangeduid met "emc" zijn de vestiging van een Eerstelijns Medisch Centrum, dienstverlenende functies en kantoren tot 1.500 m² b.v.o. mogelijk. In het bouwvlak met de aanduiding "fs" kunnen een fietsenstalling annex fietsenmaker/-winkel worden gevestigd.

Paragraaf III bevat twee artikelen.

Artikel 12 beschrijft de opgenomen wijzigingsbevoegdheid I en II. Voor wijzigingsbevoegdheid I is gekozen om (op termijn) over de mogelijkheid te beschikken om het centrum uit te breiden met detailhandel, dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en horeca tot een vloeroppervlakte van 2.000 m². Deze wijzigingsbevoegdheid (op de kaart aangeduid) geldt voor de woonblokken aan de westzijde van het centrum en een deel van het plein.

Voor wijzigingsbevoegdheid II is gekozen om (op termijn) aan de oostzijde over de mogelijkheid te beschikken om dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en kantoren te kunnen realiseren binnen de gestelde afmetingen.

Alvorens een dergelijke omzetting te kunnen uitvoeren moet burgemeester en wethouders tot een dergelijke wijziging besluiten, welk besluit de goedkeuring van Gedeputeerde Staten behoeft. Lid 2 vermeldt de procedure die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid moet worden doorlopen.

Artikel 13 is de algemene vrijstellingsbevoegdheid die het mogelijk maakt om voor ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan vrijstelling te verlenen. In lid 2 is bepaald dat voorafgaand aan het verlenen van vrijstelling aan belanghebbenden de gelegenheid wordt geboden zienswijzen ten aanzien van de voorgenomen vrijstelling naar voren te brengen.

Paragraaf IV bevat de in bestemmingsplannen gebruikelijke algemene gebruiksbepalingen (artikel 14). Hierin wordt het gebruik van de gronden en bebouwing binnen het bestemmingsplan geregeld. Hoofregel is dat gronden en bebouwing uitsluitend in overeenstemming met de bestemming volgens het bestemmingsplan gebruikt mogen worden. Overtreding van deze bepaling levert een strafbaar feit op.

Verder is de gebruikelijke en verplichte toverformule opgenomen, op basis waarvan in bijzondere gevallen vrijstelling voor afwijkend gebruik wordt toegestaan.

Paragraaf V bevat de overgangs- straf- en slotbepalingen.

De overgangsbepalingen (artikelen 15 en 16) regelen de rechten van bestaande afwijkingen van het nieuwe bestemmingsplan, zowel voor bebouwing als voor gebruik.

De strafbepaling (artikel 17) vormt de basis voor eventuele strafbaarstelling van overtredingen van het bestemmingsplan.

De titelbepaling (artikel 18) legt de naam van het bestemmingsplan formeel vast.

8 UITVOERBAARHEID

8.1 inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van donderdag 21 juni tot en met woensdag 19 juli 2007. Gedurende deze periode was het mogelijk een mondelinge of schriftelijke reactie in te dienen. Op woensdag 4 juli is er een inloopavond georganiseerd waarbij men een mondelinge toelichting kon krijgen op het voorontwerpplan en een schriftelijke inspraakreactie kon inleveren. Alle reacties zijn binnen de daarvoor gestelde termijn binnengekomen.

De ontvangen reacties zijn hieronder weergegeven, samengevat en voorzien van commentaar:

R.H. Kattenberg, Staatspoor 57, 3994 VE Houten

Castellum wordt ook via het Spoor ontsloten. Hierbij ben ik bang dat er veel 'dwaalverkeer' komt door het Centraal Spoor. Dit verlaagt de verkeersveiligheid die toch al erg laag is en meer geluidshinder. Liever niet meer verkeer door wijk, cq hele goede bewegwijzering, cq afsluiten van doorgangen.

Reactie gemeente:

De route langs het Spoor zal de meest logische, makkelijkste en snelste worden. De weg zal straks woonrijp gemaakt zijn. Hierdoor zal er naar verwachting weinig dwaalverkeer door Centraal Spoor rijden.

P. Donkersloot, Centraalspoor 12, 3994 VC Houten

Spreek mijn bezorgdheid uit over sluipverkeer via het Centraal Spoor richting nieuwe winkelcentrum. Verkeer zou volgens plan langs het Spoor worden geleid maar kan vanaf Beusichemseweg ook via Centraal Spoor richting Loerikerstee en dan naar winkelcentrum dit geeft toename v.d. verkeersintensiteit in de wijk. Maak me daarnaast zorgen over verkeersveiligheid, met name spelende kinderen !

Reactie gemeente:

Zie vorige reactie.

I.R. de Boer, Centraalspoor 45, 3994 VC Houten

De bebouwing van het winkelcentrum oogt veel te massief voor een dorp als Houten. Als het toch zo moet dan compenseren met veel groen en een fontein.

Reactie gemeente:

Uitgangspunt bij de vormgeving was dat het Castellum een beeldbepalend element binnen geheel Houten dient te worden. Het centrum moet als zodanig herkenbaar zijn.

Groen en water worden in het carré rond de bebouwing aangelegd. Verder is er behoefte aan woningen en winkels, dit is vertaald in dit plan.

C. de Boer-van Ingen Schenau, Centraalspoor 45, 3994 VC Houten

Maak alstublieft voldoende fietsenklemmen voor winkelend publiek waar je ook met je winkelwagentje makkelijk bij kunt komen. Graag ook de fietsenklemmen voldoende wijd uit elkaar zetten. Niet zoals op Het Rond, waar je met de sturen in elkaar haakt en met volle fietstassen er niet in of uit komt.

Reactie gemeente:

Deze opmerking krijgt de aandacht bij de uitwerking van de plannen.

mevr. A. van Nielen, Mijnspoor 16, 3994 VS Houten

Hopende op een sfeervol winkelcentrum, ik woon sinds 1984 in Houten, en winkel hier nooit, gewoon omdat het zo sfeerloos is, ongezellig!

Reactie gemeente:

Het doel is de realisatie van een functioneel, veilig en aantrekkelijk winkelcentrum. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Willips, Wegenbouw 56, 3991 NK Houten

Nu al is er veel meer geluidshinder, wat als er straks dubbelspoor is en bedrijvigheid van winkels, etc. In het midden v/d bouw vloeit alle geluid ineens. Klankkast.

Reactie gemeente:

Bij de realisatie van de woningbouw en de geluidsberekeningen die toen (verplicht) zijn gemaakt is al rekening gehouden met een toekomstige situatie waarbij het spoor verdubbeld is en alle ontwikkelingen (woningen en winkels) zijn gerealiseerd. Hierbij is voldaan aan de geluidsnormen zoals die in de Wet geluidhinder zijn gesteld.

I. Perigault Monte, P. Moll, J. de Vries, Tuinbouw 215-217, 3991 NE HOUTEN

Bezwaar tegen de maximale goothoogte van de muurwoningen van het noordoost kwadrant van het westelijk deel van Castellum én de onduidelijkheden welke hierover ontstaan door de verschillende informatie welke door de gemeente Houten geboden wordt. Muurwoningen soms aangegeven 12 m hoog, soms 3-6 bouwlagen, soms 4 lagen, soms 20 m hoog.

Reactie gemeente:

Inmiddels is meer duidelijkheid ontstaan over het programma van de noordzijde van het winkelcentrum en kan de plankaart hierop worden aangepast. De bebouwing wordt hier 1 winkellaag + 3 woninglagen hoog. De maximale goothoogte zal dus ongeveer op 15 meter komen te liggen. Op de plankaart zal de maximale goothoogte van 20 m voor het

hier bedoelde bouwblok gewijzigd worden in 15 meter.

J.M. Oudshoorn namens mw. A. Oudshoorn-Brouwer , Kraaveld 41, 1171 JG BADHOEVEDORP

Invulling van dit bestemmingsplan zal de waarde van de woning aan Parelgras 86 doen dalen. Deze waardedaling zal tot stand komen door onder meer een aangetast uitzicht en een grote toename van het aantal verkeersbewegingen. Correspondentie via J.M. Oudshoorn.

Reactie gemeente:

Artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt de mogelijkheid een planschadeverzoek in te dienen. Daarbij wordt de situatie van het geldende met het nieuwe bestemmingsplan vergeleken. Omdat ook het geldende bestemmingsplan al voorzorg in ruime bebouwings- mogelijkheden en verkeersaantrekkende functies ligt het overigens niet voor de hand dat sprake zal zijn van planschade. Ten tijde van de aankoop van het huis waren reeds plannen voor Castellum in ontwikkeling.

dhr. L. van Boeckel, Kiezelsteen 17, 3991 SJ HOUTEN

Het bestaande fietspad (Donselaerspad) sluit niet meer aan op het fietspad binnen Castellum. Dhr. Boeckel wil dat de situatie blijft zoals aangegeven op de situatietekening van de gemeente Houten ten tijde van de koop van Kiezelsteen 17. Het is onjuist de bestaande omliggende omgeving te wijzigen.

Reactie gemeente:

Op dit moment liggen aan weerszijden van het fietspad speelplekken. In gesprekken met buurtbewoners over de inrichting van het Carré is duidelijk geworden dat kinderen tussen deze plekken heen en weer lopen. Dat levert een onveilige situatie op. Daarom is ervoor gekozen het pad te verleggen. Aan de inpassing van het fietspad zal nog de nodige aandacht worden besteed.

Peter Moll & Jan de Vries, Tuinbouw 217, 3991 NE HOUTEN

Bezwaar tegen maximale hoogte van 23 meter.

Reactie gemeente:

In het Structuurmodel dat in 1996 is vastgesteld door de gemeenteraad is reeds aangegeven dat het Centrum van Houten-Vinex een hogere ligging en "een grote uitstraling op de omgeving" zou hebben. In Globaal Bestemmingsplan Houten-Vinex dat door de raad in 1999 is vastgesteld, is een maximale maat van 20 meter goothoogte opgenomen, met een vrijstellingsmogelijkheid van 10%. Voor het centrale deel van het Castellum zijn nog geen ontwerpen gemaakt, maar vanwege een programmawijziging is niet uit te sluiten dat de eerder aangehouden maximale maat van 20 meter goothoogte voor dit gedeelte niet toereikend is.

Mw. I.A. Perigault Monte, Tuinbouw 215

Maximale hoogte muurwoningen 20m!! Was tot 15 mei 12m, dus 4 bouwlagen. Ook voor enkele andere delen van de nieuwbouw is de goothoogte gewijzigd. Mw. verwacht van gemeente dat er rekening gehouden wordt met de belangen van de huidige bewoners. Tijdens inspraakavonden waren bewoners sterk gekant tegen massaliteit van de randbebouwing. Mw. woont 5e etage aangrenzend appartementengebouw en moet straks tegen een betonnen muur aankijken. Emotionele waarde speelt en waardevermindering appartement.

Reactie gemeente:

Inmiddels is meer duidelijkheid ontstaan over het programma van de noordzijde van het winkelcentrum en kan de plankaart hierop worden aangepast. De bebouwing wordt hier 1 winkellaag + 3 woninglagen hoog. De maximale goothoogte zal dus ongeveer op 15 meter komen te liggen. Op de plankaart zal de maximale goothoogte van 20 m voor het hier bedoelde bouwblok gewijzigd worden in 15 meter.

W. Hessing, Fluweelmos 35

Jammer dat iets al achterhaald is, voordat het gebouwd is. Er zijn nu al duidelijk te weinig (bewaakte) fietsstallingplaatsen; het station heeft geen roltrap of bemensing; er zijn te weinig winkels en waarom maar winkels aan 1 kant van het spoor; ik mis een mooie ruimte zoals in het oude dorp waar allerlei leuke restaurantjes en terrasjes gevestigd kunnen worden.

Reactie gemeente:

Het aantal stallingplaatsen voor de fiets is berekend met daarin een reserve. De gemeente gaat ervan uit dat deze voldoende zijn. Het station heeft inderdaad geen bemensing en roltrap (wel een lift). Het gaat hier niet om een centraal (hoofd)station maar om een RSS-station (Randstadspoor). ProRail heeft hiervoor bepaalde vormgevingsuitgangspunten.

Het winkeloppervlak is bepaald aan de hand van onderzoek. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om woningen om te zetten in winkels. Hiermee wordt ruimte gegeven voor meer winkels, wanneer daaraan behoefte is. Castellum is een wijkwinkelcentrum met eigen ontwerp en uitgangspunten. Naast winkels zijn ook horecavoorzieningen gepland. Hiermee krijgt dit centrum ook een eigen uitstraling.

8.2 overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 10 Bro is het voorontwerp bestemmingsplan naar de volgende instanties toegestuurd.

1. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
2. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten,
Kerkstraat 1, 3811 CV Amersfoort
3. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein
4. VROM-Inspectie, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem
5. Bestuur Regio Utrecht, Postbus 14107, 3508 SE Utrecht
6. Gasunie, District West, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen
7. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Postbus 550, 3990 GJ Houten
8. Vitens Midden-Nederland, Postbus 40205, 3504 AA Utrecht
9. KPN Telecom Rayon Midden, Postbus 16300, 3500 CH Utrecht
10. Kamer van Koophandel Utrecht, Postbus 48, 3500 AA Utrecht
11. ProRail, Postbus 2038, 3500 CH Utrecht
12. Veiligheidsregio Utrecht, Postbus 3154, 3502 GD Utrecht

De reacties van de verschillende instanties zijn hieronder weergegeven, samengevat en van commentaar voorzien:

Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

Geluidhinder: Procedure hogere grenswaarde dient afgerond te zijn voor het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

Flora- en fauna: Onderzoek naar vliegroutes en fourageergebieden vleermuizen dient voor vaststelling afgerond te zijn.

Reactie gemeente:

De opmerkingen ten aanzien van geluidhinder en flora- en fauna worden meegenomen in de verdere procedure en hebben op dit moment geen aanpassingen van het plan tot gevolg.

Water: Verzoek om thema voorkomen grondwateroverlast bij nieuwbouw en ondergronds bouwen in toelichting op te nemen.

Reactie gemeente:

Deze opmerking is overgenomen.

Externe veiligheid: In de toelichting moet worden opgenomen wat de gemeente met de aanbevelingen uit het DHV rapport gaat doen en binnen welke termijn. Daarnaast moet in de toelichting nader ingegaan worden op de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Het

Basisnet Spoor kan de toekomstige bebouwingsmogelijkheden langs het spoor beperken. Een goede motivering hoe met die nieuwe ontwikkelingen wordt omgegaan, is dan ook minimaal noodzakelijk.

Reactie gemeente:

Ten aanzien van de aanbevelingen uit het DHV rapport vindt onderzoek plaats. Het is daarom nog niet bekend welke maatregelen worden getroffen en binnen welke termijn. Voor wat betreft de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen heeft de minister aan de Tweede Kamer laten weten dat dit een agenderende nota is. De minister wil - voor wat betreft de in die nota genoemde plannen voor de invoering van een Basisnet Spoor - met alle betrokkenen een afweging maken van de belangen tussen vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen. Die afweging wordt momenteel op landelijk niveau gemaakt door de ministeries van VenW, VROM, de VNG, het IPO en het bedrijfsleven.

Wij hebben al onze ruimtelijke plannen, inclusief Castellum, doorgegeven aan het ministerie zodat die plannen worden meegenomen bij die afweging. De minister heeft februari 2007 aan de Tweede Kamer laten weten dat als uit de inventarisatie van ruimtelijke plannen en verwachte vervoersontwikkelingen zou blijken dat er externe veiligheidsknelpunten zouden ontstaan, er generieke oplossingen zullen worden gezocht en zonodig naar locatiespecifieke oplossingen (maatwerk). Wij hebben er vertrouwen in dat met deze aanpak van de minister de veiligheid van onze inwoners goed wordt gewaarborgd.

RACM, Kerkstraat 1, 3811 CV Amersfoort

Reactie van RACM is verwerkt in VROM reactie, die in deze optreedt als coördinerend orgaan van de Rijksdiensten.

Reactie gemeente:

Zie reactie VROM

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein

Geen reactie ontvangen. In officiële reactie van VROM (als coördinerend orgaan van de Rijksdiensten) wordt meegedeeld dat Rijkswaterstaat geen opmerkingen heeft.

Reactie gemeente:

Zie reactie VROM

VROM-Inspectie, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem

Externe veiligheid:

Dit najaar zal het ontwerp Basisnet spoor bekend worden gemaakt. Invoering van het Basisnet kan ertoe leiden dat ruimtelijke ontwikkelingen rondom spoorzones te maken krijgen met een gewijzigde veiligheidszone.

Reactie gemeente:*Zie reactie Provincie***Archeologie:**

Uit de toelichting blijkt dat de gemeente Houten in overleg is met de RACM over het behoud in situ dan wel ex situ van het monumententerrein. Dit is onjuist. Voor dit terrein is door de RACM vanaf het begin gesteld behoud in situ niet mogelijk is met de voorgestelde bebouwingsmogelijkheid. Dit betekent dat het hele monument opgegraven zal moeten worden. In verband hiermee wordt verwezen naar paragraaf 8.3 (economische uitvoerbaarheid), de kosten voor een dergelijk archeologisch onderzoek dienen betrokken worden bij de beoordeling van de financiële haalbaarheid van het plan.

Reactie gemeente:

De gemeente wil hier in goed overleg tot een oplossing komen. Bij vaststelling van het plan zal hierover duidelijkheid moeten zijn. Op dit moment leidt deze opmerking nog niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Bestuur Regio Utrecht, Postbus 14107, 3508 SE Utrecht

Voorschriften: Paragraaf II, artikel 11 lid 8 (vrijstellingsbevoegdheid): Het betreft hier nieuwe vierkante meters. Mocht er via deze vrijstelling kantoorruimte gerealiseerd worden, dan zal er een verevening plaats moeten vinden van €175,- per m2. Verwezen wordt naar het Uitvoeringscontract RSP 2005-2015.

Reactie gemeente:

In de uitvoeringsafspraken van het BRU zijn inderdaad geen kantoren opgenomen voor Castellum. Deze opmerkingen wordt meegenomen, maar heeft geen invloed op de inhoud van het bestemmingsplan.

Gasunie, District West, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen

Er zijn geen leidingen of stations van Gasunie aanwezig. Geen opmerkingen.

Reactie gemeente:

-

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Postbus 550, 3990 GJ Houten

Toelichting: Hoofdstuk 3: Gemeentelijk beleid: HDSR verzoekt het gemeentelijke Rioleringsplan en het Gemeentelijk Waterplan op te nemen.

Reactie gemeente:

Deze plannen worden alsnog genoemd in het ontwerpplan.

Hoofdstuk 4.2: Randvoorwaarden: Ook als randvoorwaarde opnemen dat de waterkwaliteit niet mag verslechteren door diffuse bronnen en vervuiling vanaf verharde oppervlakken.

Reactie gemeente:

Deze opmerking is niet overgenomen, omdat dit geen onderwerp is dat in een bestemmingsplan geregeld wordt.

Hoofdstuk 4.2: Randvoorwaarden: HDSR verzoekt om als randvoorwaarde op te nemen dat nieuw aan te leggen watergangen zoveel mogelijk gecombineerd moeten worden met natuurvriendelijke oevers.

Reactie gemeente:

Deze opmerking is overgenomen. Het is de bedoeling om de oevers waar mogelijk natuurvriendelijk te maken.

Hoofdstuk 6.8: Waterkwantiteit: Er is een waterhuishoudkundig plan opgesteld in het kader van het GBHV. Verzocht wordt dit plan te noemen.

Reactie gemeente:

Deze opmerking is overgenomen en verwerkt in het ontwerpplan.

Hoofdstuk 6.8: Er wordt een verbeterd gescheiden stelsel aangelegd. Dit graag opnemen in de waterparagraaf.

Reactie gemeente:

Alleen aan de westzijde is het zeker dat er een verbeterd gescheiden stelsel wordt aangelegd. De oostzijde komt tot stand door zelfrealisatie. Daardoor is nog niet duidelijk voor welk systeem er wordt gekozen. Dat is alsnog opgenomen in de waterparagraaf.

Planvoorschriften:

Artikel 9: Verzoek om de volgende tekst toe toevoegen:

"Ten dienste van en in verband met deze bestemming zijn toegelaten:

- a. duikers en stuwen;
- b. taluds, oevers en onderhoudsstroken;
- c. kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden"

Reactie gemeente:

De opgenomen tekst omvat deze doeleinden grotendeels al. Kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden zijn alsnog toegevoegd.

Artikel 9: de volgende formulering op nemen:

"De ondergeschikte bestemmingen binnen de bestemming Water zijn uitsluitend toelaatbaar indien de waterbeheerder van de watergangen om advies is gevraagd."

Reactie gemeente:

Deze formulering is niet overgenomen, omdat deze adviesrol verankerd is in de Keur. Vanuit deze regelgeving is de adviesrol van het Hoogheemraadschap voldoende gewaarborgd.

Artikel 9: vrijstellingsbevoegdheid: verzoek om de volgende bepaling onder bestemmingsomschrijving 3 onder te brengen: Erkers en Balkons mogen geen nadelige invloed hebben op het functioneren van het watersysteem.

Reactie gemeente:

Dit is een onderwerp dat in de verdere uitwerking van de plannen aandacht krijgt. Dit is geen onderwerp voor de voorschriften van een bestemmingsplan.

Plankaart:

De verbindingssloten (bijvoorbeeld Leesloot) zijn niet op de plankaart weergegeven. Op elke hoek van het plangebied moet de bestemming groen vervangen worden door Water.

Reactie gemeente:

Om duidelijk te maken dat de nieuwe waterpartij is aangesloten op omliggende sloten is het inderdaad duidelijker om de aansluitingen in de plankaart op te nemen. De plankaart is hierop aangepast.

Er komen twee stuwen en twee duikers voor in het plangebied. HDSR verzoekt deze op de plankaart op te nemen.

Reactie gemeente:

Waterhuishoudkundige doeleinden zijn mogelijk binnen de bestemming Water. De gemeente ziet geen noodzaak deze specifiek op te nemen op de plankaart.

Vitens Midden-Nederland, Postbus 40205, 3504 AA Utrecht

Er wordt aandacht gevraagd voor de ondergrondse infrastructuur. De aanwezigheid van andere leidingen mogen geen gevaar opleveren voor de drinkwatervoorziening.

In schone grond wordt de infrastructuur uitgevoerd in kunststofmateriaal. Bij (ernstige) verontreiniging zal de materiaalkeuze van de infrastructuur opnieuw moeten worden afgewogen.

Reactie gemeente:

Deze opmerking zal worden meegenomen in de planontwikkeling en hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

KPN Telecom Rayon Midden, Postbus 16300, 3500 CH Utrecht

Reactie ontvangen, die vervolgens is ingetrokken omdat KPN hier geen belang heeft.

Reactie gemeente:

-

Kamer van Koophandel Utrecht, Postbus 48, 3500 AA Utrecht

Geen op- of aanmerkingen.

Reactie gemeente:

-

ProRail, Postbus 2038, 3500 CH Utrecht

Er wordt een erg nauwkeurige vastlegging van maten en deelgebruik op grond van de huidige inzichten gehanteerd (voorbeeld hiervan is de vlek station die in feite alleen het perron omvat). ProRail vraagt om een nadere bezinning over de nauwkeurige vastlegging hiervan.

Reactie gemeente:

De maten zijn overgenomen uit de ontwerpen zoals deze er nu liggen. Naar aanleiding van de opmerking is de aanduiding "Station" uitgebreid over de gehele breedte van bestemming Railverkeer.

Verder merken zij op dat de geluidparagraaf nogal beschrijvend is over de mogelijkheden en weinig aanknopingspunten biedt voor de daadwerkelijk te nemen geluidsmaatregelen respectievelijk bestemmingen waarvoor ontheffing zal worden aangevraagd.

Reactie gemeente:

Op dit moment zijn de ontwerpen in voorbereiding. Als deze klaar zijn, wordt ook duidelijk of ontheffingen aangevraagd moeten worden en/ of welke geluidswerende maatregelen getroffen moeten worden. Als het bestemmingsplan vastgesteld wordt zullen de ontheffingen verleend moeten zijn. Op dit moment kan er dus nog geen aanpassing gedaan worden in het bestemmingsplan.

Tot slot wordt opgemerkt dat de bouwhoogte van artikel 8.2.e aan de krappe kant is voor de liftschacht. Verzocht wordt de bouwhoogte te verruimen tot 15 meter.

Reactie gemeente:

Aangezien de liftschacht binnen het gebouw valt is de bouwhoogte in artikel 8.2.c veruimd naar 15 meter.

Veiligheidsregio Utrecht, Postbus 3154, 3502 GD Utrecht

Geen officiële reactie ontvangen.

Reactie gemeente:

-

8.3 economische uitvoerbaarheid

Het project Castellum is financieel uitvoerbaar binnen de door de raad vastgestelde financiële kaders voor dit project. Het exploitatiesaldo wordt gedekt binnen de totale grondexploitatie Houten-Vinex, in lijn met de eerder genomen raadsbesluiten betreffende de overeenkomsten met de marktpartijen in dit gebied.

