

MEMO

Aan : Arno Kleine Staarman / Paul Roodnat

Van : Bart van den Haak

Betreft : Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

Datum : 24 januari 2017

Nota van overleg

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro is het concept ontwerpbestemmingsplan '2e Daalsedijk Wisselspoor deelgebied 1' toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. Veiligheidsregio Utrecht
2. ProRail
3. NS Stations
4. Provincie Utrecht
5. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

Hieronder zijn de reacties van de overlegpartners kort samengevat en voorzien van een beantwoording. In paragraaf 6.2.2 is een verwijzing opgenomen naar de Nota van overleg.

Overlegpartner [1] - Veiligheidsregio Utrecht d.d. 20 december 2016

Veiligheidsregio Utrecht (VRU) geeft aan geen aanvullende adviezen te hebben ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico in de onderbouwing. VRU stemt in met de verantwoording in paragraaf 5.6 van de toelichting ten aanzien van rampbestrijding en zelfredzaamheid.

Reactie:

N.v.t.

Overlegpartner [2] – ProRail d.d. 12 december 2016

Mees Ruimte & Milieu | Projectnr. 15104

De reactie van ProRail is gericht op twee aspecten: het onderzoeken van het aspect trillinghinder en de bereikbaarheid van de spoorbaan. ProRail verlangt nader onderzoek naar het mogelijk ontstaan van trillinghinder voor de toekomstige bewoners vanwege het spoorgebruik. De onderzoeksresultaten moeten worden meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Ten aanzien van de bereikbaarheid geeft ProRail aan dat de spoorbaan na realisatie van het plan vanaf de openbare weg (te voet) bereikbaar moet blijven ten behoeve van storingsherstel, calamiteiten en regulier onderhoud aan spoor, infra en bermen. Indien een geluidsscherm wordt gerealiseerd, moet rekening worden gehouden met het plaatsen van deuren e.d. in verband met vluchtroutes.

Reactie:

Bij de constructieberekeningen van de aanvraag voor omgevingsvergunning zal rekening worden gehouden met het aspect trillinghinder. De verwachting is dat binnen het plangebied trillinggevoelige functies kunnen worden gerealiseerd. In de bouwconstructie van de te realiseren woningen worden, indien noodzakelijk, afdoende maatregelen getroffen om de trillinghinder van het spoorverkeer te beperken tot een acceptabel niveau. Hiervoor zijn diverse maatregelen denkbaar, waaronder het over-dimensioneren van palen, het terugplaatsen van palen uit de spoorlijn en het gebruik maken van draagassen haaks op het spoor i.c.m. het gebruik van stijve wanden, waardoor de trillingsgolf wordt onderbroken.

De bereikbaarheid van het spoor in de toekomstige situatie is vanaf het plangebied gewaarborgd. De ontwikkelaar en de gemeente hebben in een anterieure overeenkomst afspraken gemaakt over de toegankelijkheid van het spoor na realisatie van het plan. Als uitgangspunt geldt dat het spoor ten alle tijden toegankelijk blijft voor de spoornetbeheerder. De realisatie van (toegangsdeuren in de) geluidschermen is niet ter sprake.

Aanpassingen bestemmingsplan:

Naar aanleiding van de reactie van ProRail en de verplichting uit artikel 3.1.6 onder d van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is onder 5.17 van de toelichting een paragraaf 'Trillinghinder' toegevoegd. In de paragraaf wordt o.a. ingegaan op de trillingsbronnen in de omgeving van het plangebied, de trillingsgevoelige functies die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Bij de aanvraag voor omgevingsvergunning wordt onderzocht of maatregelen noodzakelijk zijn om de trillinggevoelige functies te realiseren, zodat voor betreffende plandelen sprake is van een acceptabel niveau van trillinghinder.

Overlegpartner [3] - NS Stations d.d. 20 december 2016

De reactie van NS Stations is gericht op twee aspecten. De eerste opmerking heeft betrekking op de tekst in paragraaf 2.3 met betrekking op de Hoogbouwvisie 2005. Het plangebied is volgens NS Stations niet gelegen in de zone 'Binnentuin', maar in de 'Centrale Zone'. Daarnaast stelt NS Stations dat de bodemgesteldheid in paragraaf 5.9 'Bodemkwaliteit' op onderdelen niet goed is beschreven.

Reactie:

De Hoogbouwvisie is gekoppeld aan de gemeentelijke structuurvisie (2004-2030). De doelstelling is om van Utrecht één stad te maken met twee elkaar aanvullende centra: Utrecht CS (binnenstad én stationsomgeving) en Leidsche Rijn Centrum. Daartussen ligt de nieuwe centrale zone van de stad waar de meeste nieuwbouw zal komen. Het gebied tussen het Merwedekanaal, het Amsterdam Rijnkanaal (aan de noordkant) het bedrijfsterrein Lage Weide vormt de 'Centrale Zone'. De inzet van hoogbouw in de 'Centrale Zone' dient de twee stadsdelen (de stad Utrecht en Leidsche Rijn) te verbinden. Het plangebied valt niet in deze zone. De Hoogbouwvisie beschouwt het plangebied als 'Binnentuin' (zie Hoogbouwvisie, pag. 14). Dit laat onverlet dat binnen de zone 'Binnentuin' een buurt kan voorkomen waarvan de gemiddelde bouwhoogte de 15 meter overstijgt. Accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte zijn hier incidenteel toegestaan. De vraag waar accenten in de binnentuinen gezet kunnen worden blijft te allen tijde maatwerk (zie Hoogbouwvisie, paragraaf 4.3).

De paragraaf bodemgesteldheid is aangepast.

Aanpassingen bestemmingsplan:

Naar aanleiding van de reactie van NS Stations zijn de teksten in paragraaf 2.3 en 5.9 aangepast.

Overlegpartner [4] - Provincie Utrecht d.d. 20 december 2016

De Provincie Utrecht geeft aan op 12 december 2016 de Herijking PRV/ RRS 2016 (hierna: Herijking) te hebben vastgesteld. Op het moment dat de procedure van een ontwerpbestemmingsplan wordt opgestart, moet een ruimtelijk plan rekening houden met het op dat moment geldende beleid. Gelet op het nieuwe beleid verzoekt de provincie om inzichtelijk te maken dat met de beoogde ontwikkeling geen zelfstandige kantoren worden mogelijk gemaakt.

Daarnaast ziet de provincie in het onderzoek van Goudappel Coffeng graag een later planjaar dan 2020 opgenomen, aangezien dit beter aansluit op de geldingsduur van een bestemmingsplan. Aanvullend verzoekt de provincie maatregelen in het onderzoek maatregelen op te nemen ten aanzien van het overschrijden van de maximale cyclustijd van de verkeerslichten Marnixlaan - Amsterdamsestraatweg.

Reactie:

Op 12 december 2016 hebben de Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht (GS) de Herijking van de PRS en PRV vastgesteld. Het wettelijk vooroverleg is voor deze datum opgestart. Het bestemmingsplan is aangevuld met een toelichting op de Herijking 2016 en de regels met betrekking tot creatieve bedrijven zijn aangepast, waarmee het plan past binnen de Herijking.

In de reactie van de provincie wordt verwezen naar afbeelding 5 van de toelichting. Op deze afbeelding is een toekomstbeeld uit de Ontwikkelvisie & Ontwikkelkader 2e Daalsedijk Utrecht van NS Stations Vastgoed en Ontwikkeling (hierna: ontwikkelvisie) weergegeven. De ontwikkelvisie geldt als visiedocument voor het 2e Daalsedijkgebied, is in april 2015 vastgesteld door de gemeenteraad en staat verder niet ter discussie. Voorliggend bestemmingsplan betreft een uitwerking van de ontwikkelvisie. In het bestemmingsplan is ervoor gekozen geen (zelfstandige) kantoorfuncties toe te staan. Dit is gewaarborgd in het artikel 'Gemengd': in dit artikel worden 'kantoor' en 'kantooruimte' niet mogelijk gemaakt, terwijl deze wel in de begrippenlijst zijn opgenomen. Een 'kantoor' en/of 'kantooruimte' is daarmee niet toegestaan.

Het gebruik van de begripsbepaling 'creatieve zakelijke dienstverlening' (onderdeel van gebruiksactiviteit 'creatieve bedrijven') is echter in sommige gevallen in zekere zin verenigbaar met de begripsomschrijving 'kantoor' in de Herijking: "een gebouw of een deel van een gebouw in de vorm van een ruimtelijk en bouwkundig zelfstandige eenheid dat geheel of grotendeels in gebruik is of te gebruiken is voor bureaugebonden werkzaamheden of daaraan ondersteunende activiteiten". De regels van het bestemmingsplan zijn aangepast, zodat het plan in overeenstemming is met artikel 4.3 van de Herijking (kantoorbeleid). Artikel 4.3 stelt dat een ruimtelijk plan geen bestemmingen en regels mag bevatten die voorzien in nieuwvestiging van zelfstandige kantoren, tenzij wordt voldaan aan één van de voorwaarden in het artikel. In artikel 4.3.2 lid c is een uitzondering opgenomen, waarin kantoren tot een maximum bvo van 1.500 m² per gebouw worden toegestaan, indien in het ruimtelijk plan sprake is van transformatie. In voorliggend plan wordt de bestemming 'Gemengd' uitsluitend door functiewijziging van bestaande gebouwen mogelijk gemaakt.

In de regels is daarom een begrenzing opgenomen voor het realiseren van ruimtelijk en bouwkundig zelfstandige eenheden, welke geheel of grotendeels in gebruik zijn of te gebruiken zijn voor bureaugebonden werkzaamheden of daaraan ondersteunende activiteiten. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden uit de Herijking. Artikel 3.1 lid b is als volgt aangepast:

b. creatieve bedrijven, waarbij ruimtelijk en bouwkundig zelfstandige eenheden, welke geheel of grotendeels in gebruik zijn of te gebruiken zijn voor bureaugebonden werkzaamheden of daaraan ondersteunende activiteiten, zijn toegestaan tot een maximum bvo van 1.500 m² per gebouw;

De opmerkingen ten aanzien van het verkeersonderzoek hebben mede geleid tot actualisatie van het rapport. Het geactualiseerde verkeersonderzoek is toegevoegd aan de bijlagen van het bestemmingsplan. In het onderzoek wordt uitgegaan van de meest recente verkeersgegevens en is 2027 als planjaar opgenomen. De paragraaf met betrekking tot 'Kruispuntberekening Marnixlaan – Amsterdamsestraatweg' is weggelaten. In paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangetoond dat de ontwikkeling planologisch resulteert in een afname aan verkeersgeneratie. Een eventuele verslechtering van de doorstroming of cyclustijd bij stoplichten in de omgeving van het plangebied is daardoor niet ter sprake. Bovendien hebben (voorgenomen) verkeersmaatregelen in de omgeving van het plangebied (realisatie Stadsboulevard, knijp Daalsetunnel/ Monicabrug e.a.) een ingrijpendere impact op de situatie ter plaatse.

Aanpassingen bestemmingsplan:

Naar aanleiding van de opmerkingen is paragraaf 2.2 van de toelichting een samenvatting van de Herijking 2016 opgenomen. Verder is artikel 3.1 lid b van de regels aangepast.

Overlegpartner [5] - Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden d.d. 20 december 2016

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) plaatst ten aanzien van het concept ontwerpbestemmingsplan diverse opmerkingen. HDSR adviseert kansen te beschrijven om de leefomgeving klimaatbestendig te maken en ziet kansen voor ruimtelijke adaptatie. HDSR heeft de kansen voor ruimtelijke adaptatie vertaald naar vier adviezen voor dit bestemmingsplan: het realiseren van groene daken (ter reductie van hitte), de aanleg van wadi's in de landschapszone, de aanleg van een waterplein (combinatie waterberging met stedelijke functies) en het zichtbaar afvoeren (bovengronds via open goten) van hemelwater.

Reactie:

In vergelijking met de huidige situatie is sprake van reductie van hitte. In de openbare ruimte wordt de hittestress verminderd door de bestaande hoeveelheid verharding te verminderen en hier groen voor terug te brengen. De verharding wordt gereduceerd van 18.450m² (54% van het totale oppervlak) naar 11.650m² (34% van het totale oppervlak).

Wat betreft de opmerkingen over de opvang en infiltratie van hemelwater wordt in het plan tegemoet gekomen aan de wensen van het waterschap. Het spoorpark vormt een ecologisch waardevol park dat lager ligt dan de rest van het plangebied. Dit park wordt ingezet om water te bufferen en te laten infiltreren d.m.v. wadi's. Het spoortalud gaat onderdeel uitmaken van het spoorpark waardoor de overige ruimte geoptimaliseerd wordt om hier zo veel mogelijk water in op te vangen en te bufferen. Door het hemelwater te bergen, te zuiveren en af te voeren in de openbare ruimte, wordt het gebied ontwaterd, het rioolstelsel ontzien van (piek)belastingen en wordt water een kenmerkend zichtbaar onderdeel van het plangebied. Het hergebruiken van regenwater ter irrigatie moedigen we aan. Dit geldt voornamelijk op privéterrein maar kan ook in de openbare ruimte toegepast worden d.m.v. waterbuffers. Hemelwater wordt niet ondergronds afgevoerd, maar vormt een zichtbaar en ervaarbaar onderdeel van het plan. In het plangebied wordt ruimte gemaakt om water tijdelijk vast te houden. Op daken en in collectieve tuinen wordt regenwater zo veel mogelijk vastgehouden. Water dat op de daken opgevangen wordt, wordt via de openbare ruimte zichtbaar gemaakt. Daarbij valt te denken aan aansluitingen tussen woning en openbare ruimte en open goten op maaiveld. Deze goten zullen het water lozen in de wadi's van het Spoorpark.

De beoogde maatregelen ten aanzien van waterbeheer zijn toegestaan binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Binnen deze bestemming zijn o.a. 'water, waterbeheer en waterberging' toegestaan. Het bestemmingsplan hoeft niet te worden aangepast.