

Raadsbesluit

Vaststelling bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid

Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	[REDACTED]
Zaaknummer	9498585
Jaargang en nummer	2022, nr. 46
Vergaderdatum Raad	10 maart 2022
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en de ambtshalve wijzigingen uit hoofdstuk 2 in het bestemmingsplan te verwerken;
2. Het bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPBENELUX901TRANSW-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPBENELUX901TRANSW-VA01.dgn vast te stellen;
3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering gehouden op 10 maart 2022.

De griffier,

De voorzitter,

Merel van Hall

Sharon A.M. Dijkma

Signed By: Dijkma, Sharon A.M. <s.dijkma@utrecht.nl>
17/03/2022 14:06:00 CET
ID: cc31bb40-3713-4455-8ae5-4ef8995cc657
Auth: Scribble



Signed By: van Hall, Merel <m.van.hall@utrecht.nl>
17/03/2022 14:35:03 CET
ID: cc31bb40-3713-4455-8ae5-4ef8995cc657
Auth: Scribble



Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	
Kenmerk	9498585
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en de ambtshalve wijzigingen uit hoofdstuk 2 in het bestemmingsplan te verwerken;
2. Het bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPBENELUX901TRANSW-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPBENELUX901TRANSW-VA01.dgn vast te stellen;
3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Samenvatting

Het college stelt de raad voor het bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid vast te stellen. Het bestemmingsplan heeft tot doel om op het terrein aan de Beneluxlaan 901-909 in Utrecht een woongebouw met 200 appartementen (middenhuur) en kleinschalige commerciële ruimte te realiseren.

Context

Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan is het voornemen van initiatiefnemer Huys te Voorn Vastgoed om op het terrein aan de Beneluxlaan 901-909 in Utrecht een woongebouw met 200 appartementen (twee- en driekamerwoningen 100% in de categorie middenhuur conform de uitgangspunten van het Actieplan Middenhuur Actualisatie 2017 en het beleid van de Woonvisie) en kleinschalige commerciële ruimte te realiseren. De hoogte wordt maximaal 62 m. In de huidige situatie bevindt zich op de locatie een kantoorgebouw bestaande uit 5 bouwlagen en een bijbehorend parkeerterrein. Dit gebouw wordt gesloopt. Om het woongebouw mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure nodig. In dit geval wordt er een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 17 september 2021 tot en met donderdag 28 oktober 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad. Er zijn 17 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend.

Het plan

- 100% middenhuur appartementen, conform de uitgangspunten van het Actieplan Middenhuur, Actualisatie 2017, welke rolstoel bewoonbaar worden ontworpen, met een mix van twee- en driekamerwoningen variërend qua grootte van 50 en 80m².
 - Hiervoor gelden afhankelijk van het gebruiksoppervlakte de maximale aanvangshuurprijzen zoals opgenomen in bijlage 3 bij het Actieplan Middenhuur. Bij 50 m² GBO een aanvangshuurprijs welke gelijk is aan de Liberalisatiegrens oplopend tot een minimale gebruiksoppervlakte van 80 m² GBO bij een aanvangshuurprijs gelijk aan EUR 1.004,16 (prijsspeil 1 januari 2021).
 - Ontwikkelaar realiseert 35 woningen voor ouderen, waarbij deze woningen al geschikt voor hen zijn gemaakt. Deze woningen worden door bij voorrang aangeboden aan ouderen.
- Het bouwvolume onderscheidt zich in architectuur van de naastgelegen hoogbouw elementen langs de Beneluxlaan en accentueert de entree tot de wijk.
- De onderbouw (plint) en het hoogteaccent (toren) presenteren zich als één architectonische eenheid met hoogwaardige materialen.
- Commerciële plint met daarin publiekgerichte/wijk ondersteunende functie dan wel een kantoorfunctie en wonen.
- Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt in het ontwerp traject rekening gehouden met B1 normering.
- Het gebouw voldoet aan BENG 1, waarbij het streven is om de energiebehoefte zo laag mogelijk te houden.
- Bij het ontwerp wordt rekening gehouden dat de eindgebruiker comfort ervaart en geen hoge energielasten heeft en krijgen de bewoners online inzage in hun gedrag ten aanzien van hun energieverbruik.
- Het dakoppervlak wordt benut voor toepassing van PV panelen. Wel is het dakoppervlak beperkt en wordt een deel van de zichtbare daken groen ingevuld om de woon- en leef kwaliteit te vergroten.
- Onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn voor circulariteit, diervriendelijk bouwen en het toepassen van klimaat adaptieve maatregelen zoals meer groen, waterdoorlatende verharding en infiltratiegebieden, waarbij het uitgangspunt is dat 90% van de jaarlijkse neerslag wordt vasthouden t.b.v. infiltratie op de plek waar het valt.
- Ten gevolge van de nieuwe ontwikkeling verdwijnen 21 bomen. Van de meeste hiervan is de toekomstverwachting laag. Een beperkt aantal zijn het behouden waard. Hier is echter niet voor gekozen. De een is te groot en de overige zes bomen scoren niet goed op alle criteria voor verplanten. Het verlies wordt gecompenseerd, rondom het gebouw en openbare parkeerplaats, door de aanplant van 21 inheemse bomen met een grote maat (> 20 cm omtrek).
- De woningen krijgen ten minste één geluidsluwe gevel en kwetsbare groepen worden niet aan de drukke binnenstedelijke weg (Beneluxlaan) gesitueerd

Juridische context

Op grond van artikel 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een bestemmingsplan vast. Nadat het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan bekend is gemaakt, staat hiertegen zes weken lang beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (artikel 8.2 lid 2 sub a van de Wro).

Het plangebied ligt in de beheersverordening 'Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk' (vastgesteld op 30 november 2017 door de gemeente Utrecht). In dit geval betreft het toegestane gebruik een kantoorfunctie. De toegestane bouwhoogte is 15 meter (5 bouwlagen). Verder is vastgelegd dat de percelen in een 'gebied van archeologische verwachting' liggen. Het beoogde plan is op de volgende punten in strijd met de beheersverordening:

- artikel 3.1 lid a (ten aanzien van het gebruik): alleen het bestaande gebruik is toegestaan. In dit geval is dat een kantoorfunctie. De functie wonen is niet toegestaan;
- artikel 3.1 lid b (ten aanzien van het bouwen): er mag alleen gebouwd worden indien het de vervanging van het bestaande bouwwerk betreft, in dezelfde afmetingen als het bestaande bouwwerk. Het beoogde woongebouw krijgt andere afmetingen dan het bestaande gebouw.

Omdat het gebouw niet past binnen de huidige planologische kader is een nieuw bestemmingsplan nodig.

Beoogd effect

Het plan is erop gericht een woongebouw met 200 appartementen in de middenhuur te realiseren. In de plint van het gebouw komen kleinschalige wijkgerichte commerciële functies. Het plan past in het gemeentelijk beleid zoals verwoord in de Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 waarin Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn.

Daarnaast draagt het initiatief bij aan de doelstellingen van de gemeentelijke woonvisie met betrekking tot:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
- Het benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities.
- Meer gemengde wijken; de Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming: gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
- Het streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid.

We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Op 23 april 2021 is voor dit plan een bouwvelop vastgesteld door het college. Het bestemmingsplan is de juridische planologische vertaling daarvan. Bij [brief van 23 april 2021](#) hebben wij uw raad geïnformeerd over de vaststelling van de bouwvelop voor dit plan.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Besispunt	
1	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en de wijzigingen uit hoofdstuk 2 in het bestemmingsplan te verwerken.

Argumenten	
1.1	<u>De zienswijze van de provincie geeft aanleiding om de toelichting van het plan aan te passen voor wat betreft de Instructieregel lokale spoorwegen.</u>
	De provincie heeft ons in zijn zienswijze gewezen op de Instructie regel lokale spoorwegen uit artikel 4.37 lid 1 van de Provinciale Interim Omgevingsverordening en het feit dat hiervoor een ontheffing moet worden aangevraagd omdat het plan binnen het beperkingen gebied van de lokale spoorlijn (tramlijn) valt. Omdat de instructieregel geen duidelijkheid biedt over de voorwaarden waaraan een ontheffingsaanvraag moet voldoen en een aanzienlijke impact op ontwikkelingen rond de tramlijn kunnen hebben, zijn we hierover met de provincie in overleg getreden. Inmiddels is de betreffende ontheffing aangevraagd en heeft de provincie aangegeven welwillend te staan tegenover het verlenen van deze ontheffing. De overige zienswijzen waren vooral gericht op het parkeren en de hoogte van het gebouw. Daarnaast waren er ook aan aantal zienswijzen waarin het initiatief werd toegejuicht. De overige zienswijzen gaven geen aanleiding om het plan aan te passen. De zienswijzen worden uitgebreid beschreven en van commentaar voorzien in het vaststellingsrapport
1.2	<u>De ambtelijke wijzigingen zijn noodzakelijke verbeteringen in het plan.</u>
	De verwijzingen naar het referendum verzoek zijn uit de toelichting gehaald nu het referendum niet is doorgegaan en de RSU 2040 in werking is getreden. Het bestemmingsplan is hierop geactualiseerd. Daarnaast is voor een aantal beleidsthema's uit hoofdstuk 2 (paragraaf 2.3.2.2.9, 2.3.2.2.10 en 2.3.2.2.11) de doorwerking in het plan aangevuld. In paragraaf 4.2.2 Parkeren is voor wat betreft de 7 parkeerplaatsen in de openbare ruimte verduidelijkt dat dit om bezoekers parkeren gaat. De ambtelijke wijzigingen betreffen verduidelijkingen en redactionele verbeteringen van het plan. Zij hebben geen invloed op de planologische afwegingen die zijn gemaakt. Wegens een optimalisatie van het ontwerp is één woning toegevoegd en zijn meerdere woningen iets groter uitgevallen, waardoor ze in een andere categorie vallen van de parkeernorm. Voor de commerciële ruimte is in de eerdere parkeerberekening uit gegaan van de bandbreedte zoals opgenomen in de bouwvelop. Met het definitieve ontwerp zijn nu ook de daadwerkelijk m2 opgenomen in de parkeerberekening. De wijzigingen hebben nagenoeg geen invloed op de eerder benodigde parkeerplaatsen. Hierdoor verandert echter wel de tekst in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 4.1.2 en paragraaf 4.2. Op de verbeelding wordt de aanduiding van het maximaal aantal wooneenheden verhoogd van 199 naar 200.
Beslispunt	
2	Het bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPBENELUX901TRANSW-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPBENELUX901TRANSW-VA01.dgn vast te stellen vast te stellen.
Argumenten	
2.1	<u>Het plan voor de Beneluxlaan 901 draagt bij aan een gezonde en duurzame groei van de stad, zoals als ambitie opgenomen in het Coalitieakkoord en uitgewerkt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de Woonvisie.</u>

	In de woonvisie en de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) zijn passend en betaalbaar wonen belangrijke doelstellingen. In het coalitieakkoord “2018-2022 Utrecht: “Ruimte voor iedereen” is aangegeven dat de groei ten goede komt voor iedereen en dat Utrecht een stad is waar mensen betaalbaar kunnen wonen. Door dit project stijgt het aantal woningen in de stad. Initiatiefnemer realiseert 100% van de woningen (2- en 3 appartementen) in de middenhuur, conform de uitgangspunten van het Actieplan Middenhuur. Door het complex en de appartementen rolstoelbewoonbaar te ontwerpen (conform Uitvoeringsprogramma Utrecht toegankelijk voor iedereen) voorziet het wooncomplex in de huisvestingsbehoefte van de bewoners gedurende de verschillende levensfasen. In de plint is ruimte voor 660m2 BVO met daarin publiekgerichte/wijk ondersteunende functie dan wel een kantoorfunctie
2.2	<u>Het toevoegen van 100 % van het nieuwbouwprogramma in de middenhuur categorie, conform de uitgangspunten van het Actieplan Middenhuur draagt aanzienlijk bij aan het streven uit de woonvisie om in Zuidwest middenhuur toe te voegen.</u>
	De initiatiefnemer realiseert 200 twee- en driekamerwoningen welke voor 100% in de middenhuur categorie vallen. Tevens zal de initiatiefnemer onderzoeken welke mogelijkheden er naast het rolstoel bewoonbaar ontwerpen zijn om een deel van de woningen specifiek voor ouderen aantrekkelijk te maken, in het licht van de toenemende omvang van deze groep, de toenemende zorgbehoefte, de woonomgeving en nabijheid van voorzieningen, de wens en noodzaak tot langer zelfstandig wonen en het bevorderen van doorstroming van groot naar beter. Op de toewijzing van de middenhuur woningen is art. 2.4a van de huisvestingsverordening van toepassing. Dit artikel regelt de voorrang van doorstromers uit sociale huurwoningen en van middeninkomens. In het Stadsakkoord Wonen zijn over de uitvoering hiervan afspraken gemaakt (art. 5.1).
2.3	<u>Het plan draagt bij aan een duurzame stad op gebied van energie en circulariteit.</u>
	Het gebouw zal voldoen aan BENG 1, waarbij het streven is om de energiebehoefte zo laag mogelijk te houden. Tevens wordt bij het ontwerp rekening gehouden dat de eindgebruiker comfort ervaart, geen hoge energielasten heeft en krijgen de bewoners online inzage in hun gedrag ten aanzien van hun energieverbruik. Zo leren ze zuinig om te gaan met de beschikbare energie. Geen dak blijft onbenut. Zichtbare daken worden groen ingevuld de overige daken worden benut voor toepassing van PV-panelen. De initiatiefnemer zal onderzoeken of er mogelijkheden zijn op het gebied van ingaande materialenstroom, aanpasbaarheid in de gebruiksfase en de herbruikbaarheid na de gebruiksfase.
2.4	<u>Het plan draagt bij aan een gezonde leefomgeving ‘gezondheid voor iedereen’, klimaatadaptatie en diervriendelijke bouwen.</u>
	Bij het ontwerp wordt aandacht besteed aan het verbeteren van de biodiversiteit zoals het toepassen van nestkasten van vogels, verblijfplaatsen van vleermuizen en insecten en het toepassen van klimaat adaptieve maatregelen zoals meer groen, waterdoorlatende verharding en infiltratiegebieden. Elke woning zal voorzien zijn van een geluidluwe gevel, om zo de negatieve effecten van de Beneluxlaan te beperken. Daarnaast wordt er gekeken om op de begane grond een wijkfunctie toe te voegen, wat bijdraagt aan het voorzieningenniveau in de wijk en ontmoeting tussen bewoners.
2.5	<u>Toevoeging van wonen op deze kantoorlocatie draagt op een ruimte-efficiënte manier bij aan de doelstelling om binnenstedelijk te verdichten.</u>

	De initiatiefnemer is voornemens om op de huidige kantoorlocatie een gemengd woongebouw met daarin onder andere een publiekgerichte/wijk ondersteunende plek voor Kanaleneiland te realiseren. Het deels terugbrengen van een kantoor/publieksfunctie past binnen de lijn om werkgelegenheid in de wijk te behouden.
Beslispunt	
3	Geen exploitatieplan vast te stellen.
Argumenten	
3.1	<u>Het verhaal van kosten is op een andere manier geregeld.</u> Met de ontwikkelaar is een anterieure overeenkomst gesloten voor het kostenverhaal, zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is. De ontwikkelaar vrijwaart de gemeente in deze overeenkomst van mogelijke planschadeclaims. De kosten van het maken van het bestemmingsplan worden betaald uit de door de initiatiefnemer betaalde leges.

Financiën

De initiatiefnemer betaalt voor het maken van het bestemmingsplan leges. De andere gemeentelijke kosten worden verhaald via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer.

Vervolg

Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in het Stadsblad/De Brug, de Staatscouranten op het internet op de websites <https://www.utrecht.nl/bestemmingsplan> en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit zes wekenlang ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Raad van State.

Participatie

Bewoners en bedrijven in de buurt zijn door de initiatiefnemer door middel van nieuwsbrieven geïnformeerd over de plannen en opgeroepen om daarop te reageren. Op 22 januari 2021 hebben wij de concept Bouwenvelop vrijgegeven voor consultatie. Omwonenden zijn door middel van een wijkbericht geïnformeerd over de concept-bouwenvelop en een informatiefilm. Ongeveer 5500 adressen hebben een wijkbericht hierover ontvangen. Tijdens de consultatie met een termijn van 3 weken (22 januari 2021 tot en met 12 februari 2021) hebben belanghebbenden hun reactie kunnen geven op de concept bouwenvelop. De reacties hebben niet geleid tot het aanpassen van de Bouwenvelop.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 17 september 2021 tot en met donderdag 28 oktober 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad. De zienswijzen zijn beantwoord in het bij dit besluit behorende vaststellingsrapport.

Communicatie

Degenen die zienswijzen hebben ingediend worden via een brief geïnformeerd over het raadsbesluit. Daarnaast wordt het raadsbesluit gepubliceerd in de Staatscourant, het stadsblad en op de gemeentelijke website. In de publicatie worden belanghebbenden gewezen op de beroepsmogelijkheden tegen uw besluit bij de Raad van State.

Niet-Referendabel

Over dit raadsbesluit kan geen referendumverzoek worden ingediend, want het betreft een raadsbesluit tot vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening tot raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Het volledige, digitale bestemmingsplan in de link maar RO publiceert
- Vaststellingsrapport bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid met bijlagen.

Bijlagen informatief

- Bestemmingsplan bestaande uit een toelichting, regels en een verbeelding in pdf.

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Beneluxlaan 901,
Kanaleneiland Zuid

November 2021

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	BESTEMMINGSPLAN BENELUXLAAN 901, KANALENEILAND ZUID	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.3	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE	3
1.3.1	<i>Termijn voor het indienen van zienswijzen</i>	<i>3</i>
1.3.2	<i>Zienswijzen over het bestemmingsplan</i>	<i>3</i>
1.3.3	<i>Wijze van beoordeling van zienswijzen</i>	<i>4</i>
1.3.4	<i>Procedure voor de vaststelling</i>	<i>4</i>
1.3.5	<i>Belangrijkste wettelijke bepalingen</i>	<i>4</i>
2	SAMENVATTING	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.2	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP	5
2.3.1	<i>Ambtshalve wijziging van de juridische regeling</i>	<i>5</i>
2.3.2	<i>ONDERBOUWING (KORT) VAN DE WIJZIGINGEN</i>	<i>6</i>
2.3.3	<i>Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen</i>	<i>6</i>
2.3.2	<i>Ambtelijke wijzigingen van de onderbouwing</i>	<i>7</i>
3	BESPREKING VAN VEEL GENOEMDE ONDERWERPEN	14
3.1	ONDERWERP 1	14
3.1.1	<i>Zienswijzen over onderwerp 1</i>	<i>14</i>
4	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	15
	ZIENSWIJZE 1	15
	ZIENSWIJZE 2	16
	ZIENSWIJZE 3	16
	ZIENSWIJZE 4	17
	ZIENSWIJZE 5	17
	ZIENSWIJZE 6	17
	ZIENSWIJZE 7	17
	ZIENSWIJZE 8	18
	ZIENSWIJZE 9	18
	ZIENSWIJZE 10	19
	ZIENSWIJZE 11	19
	ZIENSWIJZE 12	20
	ZIENSWIJZE 13	20
	ZIENSWIJZE 14	21
	ZIENSWIJZE 15	21
	ZIENSWIJZE 16	23
	ZIENSWIJZE 17	25

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid

De gemeente Utrecht heeft een nieuw ontwerpbestemmingsplan Beneluxlaan 901 Kanaleneiland Zuid gemaakt voor de Beneluxlaan 901 – 909.

Plangebied

Het plangebied ligt in het zuidelijk deel van de wijk Kanaleneiland, en is begrensd door de Vasco da Gamaaan (noordzijde), de Beneluxlaan (oostzijde) en de Livingstonelaan (westzijde). Het plangebied betreft de percelen kadastraal bekend als gemeente Utrecht, sectie R, nummers 555 en 739, en heeft een oppervlakte van 2.196 m².

Doel

Het doel van dit bestemmingsplan is het realiseren van 200 appartementen (middenhuur) en kleinschalige commerciële ruimte. De bouwhoogte wordt maximaal 62m. In de huidige situatie bevindt zich op de locatie een kantoorgebouw bestaande uit 5 bouwlagen en een bijbehorend parkeerterrein. Dit gebouw wordt gesloopt

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn in paragraaf 0 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.

Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.

In hoofdstuk 4 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 17 september 2021 tot en met donderdag 28 oktober 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 17 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten. Zienswijzen worden wel doorgestuurd naar de raad zodat die kennis kan nemen van de zienswijzen.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.

Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

In dit document is een samenvatting van alle ingediende zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid opgenomen. Op grond van de Wet openbaarheid van bestuur kennen wij aan het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (artikel 10 lid 2 sub e Wob) een groter belang toe dan het belang van openbaarmaking van deze (herleidbare) persoonsgegevens. Daarom is een zakelijke en niet tot personen te herleiden samenvatting van alle ingediende zienswijzen, met de beantwoording daarvan, opgenomen in: het vaststellingsrapport 11 november 2021, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen die zijn ingediend hebben vooral betrekking op het parkeren en op de hoogte van het gebouw. Omwonenden vrezen door de nieuwbouw parkeeroverlast en een verminderd uitzicht. Opvallend is echter dat er ook een aantal positieve zienswijzen zijn binnen gekomen van mensen die het initiatief toejuichen en die het plan een goede toevoeging vinden aan de bestaande woningvoorraad en woningdifferentiatie.

De provincie heeft een zienswijze ingediend omdat er geen ontheffingsaanvraag voor de instructieregel lokale spoorwegen uit de Interim provinciale omgevingsverordening is ingediend voor het plan. Deze regel heeft tot doel de tramlijn ongehinderd te laten functioneren en het voorkomen van klachten op het gebied van geluid, trillingen, magnetische velden of ijzer en koperslijpsel van de tramlijn. Inmiddels is de betreffende ontheffing ingediend. Bij de beantwoording van zienswijze 16 wordt hier uitgebreid op ingegaan.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

2.3.1 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

Naamgeving van het plan:

Het plangebied ligt op de grens van de wijken Transwijk en Kanaleneiland Zuid. Beneluxlaan 901 ligt in de wijk Kanaleneiland Zuid en niet in Transwijk Noord. Om misverstanden te voorkomen wordt de naam van het bestemmingsplan wordt daarop aangepast. Overigens omdat er ook nadrukkelijk een adres in het plan werd genoemd heeft dit niet geleid tot misverstanden en in de zienswijzen is er ook geen gewag van gemaakt.

Aanpassing regels

Door de naamswijziging van het plan wijzigt artikel 1.1

Het artikel luidde:

1.1 plan

het bestemmingsplan 'Beneluxlaan 901, Transwijk Noord' met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPBENELUX901TRANSW-VA01 van de gemeente Utrecht.

Wordt:

1.1 plan

het bestemmingsplan 'Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid' met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPBENELUX901TRANSW-VA01 van de gemeente Utrecht.

De naam van het gml bestand (de imro codering) mag juridisch niet gewijzigd worden.

Door de aangepaste parkeerbalans moeten er maximaal 7 in plaats van 9 parkeerplaatsen voor bezoekers in de openbare ruimte worden gevonden worden. Hierdoor wijzigt artikel 3.2.1 onder e als volgt:

Luidde:

Artikel 3.2.1

- e. In afwijking van het bepaalde in artikel 6.3, mogen, om te voldoen aan de normen waarnaar in dat artikel verwezen wordt, maximaal 9 parkeerplaatsen in de openbare ruimte meegeteld worden.

Wordt:

- e. In afwijking van het bepaalde in artikel 6.3, mogen, om te voldoen aan de normen waarnaar in dat artikel verwezen wordt, maximaal 7 parkeerplaatsen in de openbare ruimte meegeteld worden.

Aanpassing van de verbeelding

Aanpassing van aanduiding "maximaal aantal wooneenheden" op de verbeelding

Op de verbeelding wordt de aanduiding "maximaal aantal wooneenheden" veranderd van 199 naar 200.

2.3.2 ONDERBOUWING (KORT) VAN DE WIJZIGINGEN

Door een optimalisatie van de verdiepingsplattegronden is ruimte gevonden voor het realiseren van 1 extra woning en komt het totale woningaantal in het gebouw op 200. Dit past in de afspraken die gemaakt zijn in de anterieure overeenkomst.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

Zienswijze geeft 16 aanleiding tot enkele aanpassingen in de toelichting.

Aan paragraaf 2.2.1 wordt de volgende zin toegevoegd.

Tenslotte is voor het gebied de Instructieregel lokale spoorwegen artikel 4.37 van toepassing. Deze regel is er enerzijds op gericht om het onbelemmerd functioneren van de trambaan te waarborgen en er anderzijds op gericht een goed woon en leefmilieu voor rond de trambaan liggende woningen te garanderen. Van deze Instructieregel is ontheffing gevraagd in hoofdstuk 6 onder paragraaf 6.2 wordt daar nader op ingegaan.

In hoofdstuk 6 onder paragraaf 6.2 de volgende zin toegevoegd.

De provincie heeft ons in zijn zienswijze gewezen op de Instructie regel lokale spoorwegen uit artikel 4.37 lid 1 van de Provinciale Interim Omgevingsverordening en het feit dat hiervoor een ontheffing moet worden aangevraagd omdat het plan binnen het beperkingen gebied van de lokale spoorlijn (tramlijn) valt. Inmiddels is de betreffende ontheffing aangevraagd en heeft de provincie aangegeven welwillend te staan tegenover het verlenen van deze ontheffing.

2.3.2 Ambtelijke wijzigingen van de onderbouwing

Door het feit dat het woning aantal gewijzigd is wijzigen in de toelichting de paragrafen in de paragrafen 4.1.2 en 4.2

Paragraaf 4.1.2. luidde:

4.1.2 Programma

De totale bruto vloeroppervlakte van het gebouw is 19.398 m². Hiervan is 17.978 m² bestemd voor de woningen, 1000 m² voor de horeca, 2.954 m² voor autoparkeren, 608 m² voor de fietsenstalling en 118 m² bvo voor overige ruimtes. De verdeling van het programma is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 4.1 Programma per bouwlaag

Bouwlaag	Woningen	Commercieel	Parkeerplekken	Stalling
Kelder				520 m ²
Begane grond	3	1.000 m ²	761 m ²	88 m ²
1 ^e verdieping	13		875 m ²	
2 ^e verdieping	13		875 m ²	
3 ^e verdieping	10		443 m ²	
4 ^e t/m 19 ^e verdieping	10			
Totaal	200	1.000 m ²	2954 m ² (87 plekken)	665 m ² (710 plekken)

Het woonprogramma bestaat uit 2-kamerwoningen (51 stuks) en 3-kamerwoningen (148 stuks). Alle woningen hebben een gebruiksoppervlakte tussen de 54 en 84 m² en vallen in het middenhuur segment. De doelgroep voor de woningen zijn ouderen, starters en doorstromers.

De invulling van de commerciële ruimtes is nog niet bekend. Er wordt onderzoek gedaan naar het inpassen van publiekgerichte en wijkondersteunende functies, zoals een horecafunctie.

Dat wordt:

4.1.2 Programma

De totale bruto vloeroppervlakte van het gebouw is 19.275 m² (exclusief parkeervoorziening). Hiervan is 17.906 m² bestemd voor de woningen, 660 m² voor commerciële dienstverlening, 2.954 m² voor autoparkeren, 590 m² voor de fietsenstalling en 118 m² bvo voor overige ruimtes. De verdeling van het programma is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 4.1 Programma per bouwlaag

Bouwlaag	Woningen	Commercieel	Parkeerplekken	Stalling
Kelder				520 m ²
Begane grond	8	660 m ²	761 m ²	70 m ²
1 ^e verdieping	10		875 m ²	
2 ^e verdieping	13		875 m ²	
3 ^e verdieping	9		443 m ²	
4 ^e t/m 19 ^e verdieping	10			
Totaal	200	660 m ²	2954 m ² (87 plekken)	590 m ² (672 plekken)

Het woonprogramma bestaat uit 2-kamerwoningen (57 stuks) en 3-kamerwoningen (143 stuks). Alle woningen hebben een gebruiksoppervlakte tussen de 54 en 84 m² en vallen in het middenhuur segment. De doelgroep voor de woningen zijn ouderen, starters en doorstromers.

De invulling van de commerciële ruimtes is nog niet bekend. Er wordt onderzoek gedaan naar het inpassen van publiekgerichte en wijkondersteunende functies, zoals een horecafunctie.

Paragraaf 4.2 luidde:

4.2 Verkeer en parkeren

4.2.1 Verkeer

Bij de berekening van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de rekentool van de gemeente. Het bestaande kantoorgebouw heeft een totaal bedrijfsvloeroppervlakte (bvo) van 4.000 m² en behoort tot de categorie 'kantoor zonder baliefunctie'. Volgens de rekentool is er dan sprake van 89 verkeersbewegingen op een werkdag. Het programma uit het onderhavige plan bestaat uit 47 woningen in de categorie 'groot sociaal midden (80 -130 m²)', 152 woningen in de categorie 'woning sociale huur 55-80 m²)' en 1.000 m² commerciële dienstverlening. Volgens de rekentool van de gemeente is er dan sprake van een verkeersgeneratie van 597 bewegingen op een werkdag. Zie ook de onderstaande uitsneden uit de rekentool van de gemeente. Er is dus sprake van een toename van 508 bewegingen per werkdag.

	Programma		Verkeersgeneratie		
	omvang		Werkdag	ochtend-spitsuur	avond-spitsuur
programma niet-wonen	40	100 m2 bvo	89	8	8
programma wonen	0	woningen	0	0	0
Totaal			89	8	8
	Programma		Verkeersgeneratie		
	omvang		Werkdag	ochtend-spitsuur	avond-spitsuur
programma niet-wonen	10	100 m2 bvo	47	4	4
programma wonen	199	woningen	550	38	49
Totaal			597	43	54

Figuur 5.1

Uitsneden uit gemeentelijke rekentool verkeersgeneratie, met de bestaande situatie (boven) afgezet tegen de nieuwe situatie (onder).

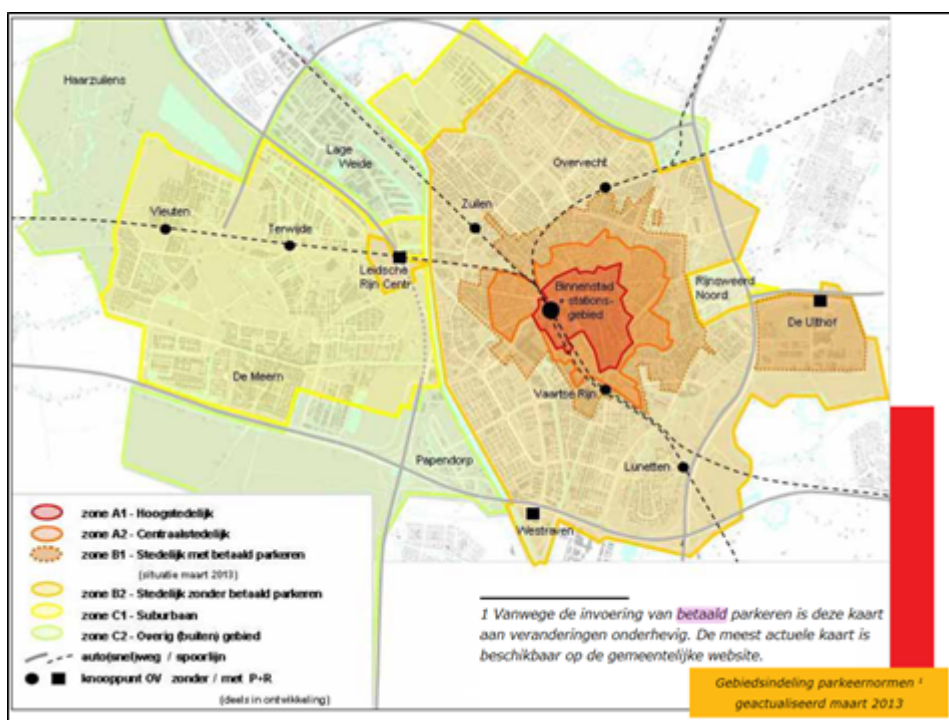
Het plangebied wordt ontsloten door de Livingstonelaan en de Vasco da Gamalaan (beide 30 m/u-wegen), waarna de ontsluiting aansluit op de drukke Beneluxlaan, waar het verkeer in het verkeersbeeld op gaat. Relevant in de beoordeling van de verkeerssituatie is dat het plangebied dus aan de entree van de wijk ligt. Auto's hoeven hierdoor relatief weinig afstand af te leggen om vanaf de Beneluxlaan het plangebied te bereiken. Het gaat hier om een afstand van circa 120 meter, waarbij sprake is van twee aansluitingen (van de Beneluxlaan op de Vasco da Gamalaan en de Vasco da Gamalaan op de Livingstonelaan. Omdat de Vasco da Gamalaan een relatief drukke weg is omdat het de entree naar Kanaleneiland betreft is het in dit geval voordeliger dat het verkeer eerst de Livingstonelaan op rijdt om daarna het terrein aan de Beneluxlaan 901 te bereiken.

Op basis van de verkeerstoename van 508 verkeersbewegingen per etmaal en waarbij circa 90% van deze bewegingen plaatsvinden in de periode 07.00 – 23.00 is er sprake van een toename van circa 29 bewegingen per uur. Volgens de rekentool van de gemeente is de toename tijdens het ochtendspitsuur 35 bewegingen en tijdens het avondspitsuur 46 bewegingen. Gezien de ontsluitingsfunctie, gebruiksintensiteit en capaciteit van de Vasco da Gamalaan en de Livingstonelaan is deze toename beperkt en kan en kan het verkeer naar verwachting zonder noemenswaardige problemen verwerkt worden. Door de lage snelheid op deze wegen worden verder geen onaanvaardbare verkeerseffecten verwacht.

Verder wordt opgemerkt dat de onderhavige herontwikkeling/verdichtingsopgave, waarbij er sprake is van een intensiever gebruik van de beschikbare ruimte, past bij het beleid/visie van de gemeente. De gemeente accepteert daarom ook een lichte toename in het aantal verkeersbewegingen. De gemeente doet er daarbij ook zoveel mogelijk aan om minder verkeer te genereren. Zo wordt er ook gerekend met lagere parkeernormen i.v.m. toekomstig betaald parkeren en extra fietsparkeren.

4.2.2 Parkeren

Volgens de Nota Stallen en Parkeren (2013) van de gemeente ligt het plangebied in zone B2. Dat betreft een stedelijk gebied waar geen betaald parkeren van toepassing is. De gemeente heeft wel het voornemen om in dit gebied betaald parkeren in te voeren, om daarmee te voorkomen dat bewoners uit de Merwedekanaalzone (waar een lage parkeernorm geldt) in omliggende gebieden gaan parkeren. Bij betaald parkeren vermindert het aantal geparkeerde auto's die niet uit de buurt komen. Hierdoor komen er meer plaatsen vrij voor de bewoners en bedrijven uit de buurt en hun bezoekers. ook komt er hierdoor meer ruimte voor vergroening, fietsparkeren en andere functies. Dit heeft tot gevolg dat niet de parkeernormen voor zone B2 van toepassing zijn, maar dat het streven is om de parkeernormen van zone B1 te gebruiken (stedelijk gebied met betaald parkeren).



Figuur 5.2 Oorspronkelijke afbakening zones in Nota Stallen en Parkeren

Voor het berekenen van de juiste parkeernormen is ook gebruik gemaakt van de rekentool van de gemeente. In de nieuwe situatie is er sprake van een parkeerbehoefte van 151 parkeerplekken. Zie ook figuur 5.2.

	Programma		aantal parkeerplekken		
	omvang		totaal	langpark	bezoek
programma niet-wonen	10	100 m2 bvo	8	6	2
programma wonen	199	woningen	143	104	39
Totaal			151	110	41

Figuur 5.3 Uitsnede uit gemeentelijke rekentool voor parkeren

Het gemeentelijke parkeerbeleid heeft verder nog een aantal mogelijkheden om de parkeernorm te verlagen door het gebruik van deelauto's, extra fietsparkeerplekken of dubbelgebruik tussen woon- en niet-woonfuncties. In dit geval gaat het om de volgende reductie:

- Door het inzetten van deelauto's neemt de parkeernorm af met 29 plekken. Dit houdt dan wel in dat er 7 deelauto's voor bewoners gerealiseerd moeten worden. In totaal is er dan sprake van een reductie van 22 plekken;
- Door het inzetten van extra fietsparkeerplekken neemt de parkeernorm af met 15 plekken. Dit houdt dan wel in dat er 22 extra fietsparkeerplekken gerealiseerd moeten worden;
- Door het dubbelgebruik tussen woon- en niet-woonfuncties neemt de parkeernorm af met 13 parkeerplekken.
- De totale afname van de parkeernorm is dan 50 plekken.

Daarnaast is er nog sprake van een rechtens verkregen niveau van het bestaande kantoor. Conform een kantoor met een oppervlakte van 4.000 m² bvo betekent dat een parkeernorm van 44 parkeerplekken. Voor 39 van de parkeerplekken was ruimte op eigen terrein. Het rechtens verkregen niveau is dus 5 parkeerplekken.

De initiatiefnemer zal volgens de parkeerberekening 7 deelauto's voor bewoners inzetten om de parkeernorm te reduceren. De totale parkeernorm voor het onderhavige plan (na aftrek door de genoemde maatregelen en het rechtens verkregen niveau) is dan 94 parkeerplekken. In de parkeergarage worden 87 parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor er nog een tekort is van 9 parkeerplekken voor bezoekers. Voor deze 9 plekken is de intentie om gebruik te maken van de bestaande parkeerplekken in de openbare ruimte. Om te onderzoeken of hiervoor voldoende ruimte bestaat in de openbare ruimte is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze parkeerdrukmeting is door middel van tellingen op diverse momenten in maart 2021 uitgevoerd door DataCount en is gedeeld met de gemeente Utrecht. Hoewel deze meting is uitgevoerd terwijl er coronamaatregelen golden, is geobserveerd dat op de maatgevende momenten de parkeerdruk overeenkomt met een parkeerdrukonderzoek die uitgevoerd is in 2016. Uit deze parkeerdrukmeting blijkt dat er binnen acceptabele loopafstand en op maatgevende momenten voldoende vrije parkeerplaatsen zijn om deze parkeervraag op te vangen. Hierbij geldt wel dat gebruikers van het onderhavige plan niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning wanneer het gebied betaald parkeren wordt.

Fietsparkeren

Voor het aantal fietsparkeerplekken is het uitgangspunt dat er per woning een aantal fietsparkeerplekken aanwezig moeten zijn. Voor woningen met een gebruiksoppervlakte van 50 - 75 m² moeten er 3 plekken aanwezig zijn en voor woningen met een gebruiksoppervlakte van 75 - 100 m² moeten er 4 plekken aanwezig zijn. In dit geval komt dit neer op een totale fietsparkeernorm van 644 fietsparkeerplekken. Daarbij moeten nog de 22 opgeteld worden die nodig zijn om de autoparkeernorm te verlagen. In totaal is de norm dus 666 fietsparkeerplekken. Deze plekken moeten op eigen terrein (in een berging of in fietsenrekken) gerealiseerd worden. In het onderhavige plan gebeurt dat in een berging.

4.2.3 Conclusie

Het aspect 'verkeer en parkeren' vormt geen belemmering voor het onderhavige plan.

Dat wordt:

4.2 Verkeer en parkeren

4.2.1 Verkeer

Bij de berekening van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de rekentool van de gemeente. Het bestaande kantoorgebouw heeft een totaal bedrijfsvloeroppervlakte (bvo) van 4.000 m² en behoort tot de categorie 'kantoor zonder baliefunctie'. Volgens de rekentool is er

dan sprake van 89 verkeersbewegingen op een werkdag. Het programma uit het onderhavige plan bestaat uit 106 woningen in de categorie 'groot sociaal midden huur (80 -130 m² bvo)', 94 woningen in de categorie 'woning sociale huur 55-80 m² bvo) en 660 m² bvo commerciële diensteverlening. Volgens de rekentool van de gemeente is er dan sprake van een verkeersgeneratie van 542 bewegingen op een werkdag. Zie ook de onderstaande uitsneden uit de rekentool van de gemeente. Er is dus sprake van een toename van 453 bewegingen per werkdag.

	Programma		Verkeersgeneratie		
	omvang		Werkdag	ochtend-spitsuur	avond-spitsuur
programma niet-wonen	40	100 m2 bvo	89	8	8
programma wonen	0	woningen	0	0	0
Totaal			89	8	8

	Programma		Verkeersgeneratie		
	omvang		Werkdag	ochtend-spitsuur	avond-spitsuur
programma niet-wonen	6,60	100 m2 bvo	31	3	3
programma wonen	200,00	woningen	511	36	46
Totaal			542	39	49

Figuur 5.1 : Uitsneden uit gemeentelijke rekentool verkeersgeneratie, met de bestaande situatie (boven) afgezet tegen de nieuwe situatie (onder).

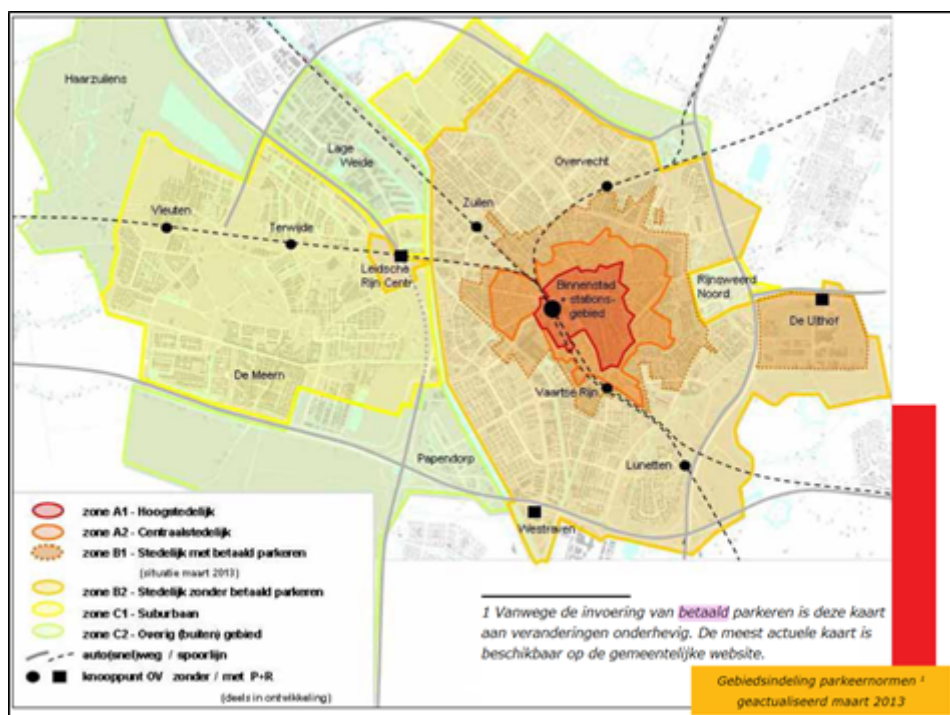
Het plangebied wordt ontsloten door de Livingstonelaan en de Vasco da Gamalaan (beide 30 m/u-wegen), waarna de ontsluiting aansluit op de drukke Beneluxlaan, waar het verkeer in het verkeersbeeld op gaat. Relevant in de beoordeling van de verkeerssituatie is dat het plangebied dus aan de entree van de wijk ligt. Auto's hoeven hierdoor relatief weinig afstand af te leggen om vanaf de Beneluxlaan het plangebied te bereiken. Het gaat hier om een afstand van circa 120 meter, waarbij sprake is van twee aansluitingen (van de Beneluxlaan op de Vasco da Gamalaan en de Vasco da Gamalaan op de Livingstonelaan. Omdat de Vasco da Gamalaan een relatief drukke weg is omdat het de entree naar Kanaleneland betreft is het in dit geval voordeliger dat het verkeer eerst de Livingstonelaan op rijdt om daarna het terrein aan de Beneluxlaan 901 te bereiken.

Op basis van de verkeerstoename van 453 verkeersbewegingen per etmaal en waarbij circa 90% van deze bewegingen plaatsvinden in de periode 07.00 – 23.00 is er sprake van een toename van circa 25 bewegingen per uur. Volgens de rekentool van de gemeente is de toename tijdens het ochtendspitsuur 39 bewegingen en tijdens het avondspitsuur 49 bewegingen. Gezien de ontsluitingsfunctie, gebruikintensiteit en capaciteit van de Vasco da Gamalaan en de Livingstonelaan is deze toename beperkt en kan en kan het verkeer naar verwachting zonder noemenswaardige problemen verwerkt worden. Door de lage snelheid op deze wegen worden verder geen onaanvaardbare verkeerseffecten verwacht.

Verder wordt opgemerkt dat de onderhavige herontwikkeling/verdichtingsopgave, waarbij er sprake is van een intensiever gebruik van de beschikbare ruimte, past bij het beleid/visie van de gemeente. De gemeente accepteert daarom ook een lichte toename in het aantal verkeersbewegingen. De gemeente doet er daarbij ook zoveel mogelijk aan om minder verkeer te genereren. Zo wordt er ook gerekend met lagere parkeernormen i.v.m. toekomstig betaald parkeren en extra fietsparkeren.

4.2.2 Parkeren

Volgens de Nota Stallen en Parkeren (2013) van de gemeente ligt het plangebied in zone B2. Dat betreft een stedelijk gebied waar geen betaald parkeren van toepassing is. De gemeente heeft wel het voornemen om in dit gebied betaald parkeren in te voeren, om daarmee te voorkomen dat bewoners uit de Merwedekanaalzone (waar een lage parkeernorm geldt) in omliggende gebieden gaan parkeren. Bij betaald parkeren vermindert het aantal geparkeerde auto's die niet uit de buurt komen. Hierdoor komen er meer plaatsen vrij voor de bewoners en bedrijven uit de buurt en hun bezoekers. Ook komt er hierdoor meer ruimte voor vergroening, fietsparkeren en andere functies. Dit heeft tot gevolg dat niet de parkeernormen voor zone B2 van toepassing zijn, maar dat het streven is om de parkeernormen van zone B1 te gebruiken (stedelijk gebied met betaald parkeren).



Figuur 5.2 Oorspronkelijke afbakening zones in Nota Stallen en Parkeren

Voor het berekenen van de juiste parkeernormen is ook gebruik gemaakt van de rekentool van de gemeente. In de nieuwe situatie is er sprake van een parkeerbehoefte van 153 parkeerplekken. Zie ook figuur 5.3.

	Programma		aantal parkeerplekken		
	omvang		totaal	langpark	bezoek
programma niet-wonen	6,60	100 m2 bvo	5,08	4,07	1,02
programma wonen	200,00	woningen	147,89	98,47	49,43
Totaal			152,97	102,53	50,44

Figuur 5.3 Uitsnede uit gemeentelijke rekentool voor parkeren

Het gemeentelijke parkeerbeleid heeft verder nog een aantal mogelijkheden om de parkeernorm te verlagen door het gebruik van deelauto's, extra fietsparkeerplekken of dubbelgebruik tussen woon- en niet-woonfuncties. In dit geval gaat het om de volgende reductie:

- Door het inzetten van deelauto's neemt de parkeernorm af met 29 plekken. Dit houdt dan wel in dat er 7 deelauto's gerealiseerd moeten worden. In totaal is er dan sprake van een reductie van 22 plekken;
- Door het inzetten van extra fietsparkeerplekken neemt de parkeernorm af met 15 plekken. Dit houdt dan wel in dat er 22 extra fietsparkeerplekken gerealiseerd moeten worden;
- Door het dubbelgebruik van alle functies neemt de parkeernorm af met 16 parkeerplekken.
- De totale afname van de parkeernorm is dan 53 plekken.

Daarnaast is er nog sprake van een rechtens verkregen niveau van het bestaande kantoor. Conform een kantoor met een oppervlakte van 4.000 m² bvo betekent dat een parkeernorm van 44 parkeerplekken. Voor 39 van de parkeerplekken was ruimte op eigen terrein. Het rechtens verkregen niveau is dus 5 parkeerplekken.

De initiatiefnemer zal volgens de parkeerberekening 7 deelauto's inzetten om de parkeernorm te reduceren. De totale parkeernorm voor het onderhavige plan (na aftrek door de genoemde maatregelen en het rechtens verkregen niveau) is dan 94 parkeerplekken. In de parkeergarage worden 87 parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor er nog een tekort is van 7 parkeerplekken voor bezoekers. Voor deze 7 plekken is de intentie om gebruik te maken van de bestaande parkeerplekken in de openbare ruimte. Om te onderzoeken of hiervoor voldoende ruimte bestaat in de openbare ruimte is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze parkeerdrukmeting is door middel van tellingen op diverse momenten in maart 2021 uitgevoerd door DataCount en is gedeeld met de gemeente Utrecht. Hoewel deze meting is uitgevoerd terwijl er coronamaatregelen golden, is geobserveerd dat op de maatgevende momenten de parkeerdruk overeenkomt met een parkeerdrukonderzoek die uitgevoerd is in 2016. Uit deze parkeerdrukmeting blijkt dat er binnen acceptabele loopafstand en op maatgevende momenten voldoende vrije parkeerplaatsen zijn om deze parkeervraag op te vangen. Hierbij geldt wel dat gebruikers van het onderhavig plan niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning wanneer het gebied betaald parkeren wordt.

Fietsparkeren

Voor het aantal fietsparkeerplekken is het uitgangspunt dat er per woning een aantal fietsparkeerplekken aanwezig moeten zijn. Voor woningen met een gebruiksoppervlakte van 50 - 75 m² moeten er 3 plekken aanwezig zijn en voor woningen met een gebruiksoppervlakte van 75 - 100 m² moeten er 4 plekken aanwezig zijn. In dit geval komt dit neer op een totale fietsparkeernorm van 644 fietsparkeerplekken. Daarbij moeten nog de 22 opgeteld worden die nodig zijn om de autoparkeernorm te verlagen. In totaal is de norm dus 666 fietsparkeerplekken. Deze plekken moeten op eigen terrein (in een berging of in fietsenrekken) gerealiseerd worden. In het onderhavige plan gebeurt dat in een berging.

4.2.3 Conclusie

Het aspect 'verkeer en parkeren' vormt geen belemmering voor het onderhavig plan.

Overige ambtelijke wijzigingen

De verwijzingen naar het referendum verzoek zijn uit de toelichting gehaald nu het referendum niet is doorgegaan en de RSU 2040 in werking is getreden. Het bestemmingsplan is hierop geactualiseerd. Daarnaast is voor een aantal beleidsthema's uit hoofdstuk 2 (paragraaf 2.3.2.2.9, 2.3.2.2.10 en 2.3.2.2.11) de doorwerking in het plan aangevuld. In paragraaf 4.2.2 Parkeren is voor wat betreft de 7 parkeerplaatsen in de openbare ruimte verduidelijkt dat dit om bezoekers parkeren gaat. De ambtelijke wijzigingen betreffen verduidelijkingen en ondergeschikte verbeteringen van het plan. Zij hebben geen invloed op de planologische afwegingen die zijn gemaakt.

3 Bespreking van veel genoemde onderwerpen

3.1 Onderwerp 1

Er zijn een aantal positieve reacties binnengekomen op het voornemen van mensen die vinden dat er meer woningen moeten worden gebouwd. De negatieve reacties hebben vooral betrekking op het parkeren en de hoogte van het gebouw.

3.1.1 Zienswijzen over onderwerp 1

Door de toevoeging van het gebouw vreest men parkeeroverlast in de toch al drukke wijk. Het gebouw voorziet grotendeels in zijn eigen parkeerbehoefte. De initiatiefnemer zal volgens de parkeerberekening 7 deelauto's voor bewoners inzetten om de parkeernorm te reduceren. De totale parkeernorm voor het onderhavige plan (na aftrek door de genoemde maatregelen en het rechte verkregen niveau) is dan 94 parkeerplekken. In de parkeergarage worden 87 parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor er nog een tekort is van 7 parkeerplekken. Voor deze 7 plekken, voor bezoekers, is de intentie om gebruik te maken van de bestaande parkeerplekken in de openbare ruimte. Om te onderzoeken of hiervoor voldoende ruimte bestaat in de openbare ruimte is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze parkeerdrukmeting is door middel van tellingen op diverse momenten in maart 2021 uitgevoerd door DataCount en is gedeeld met de gemeente Utrecht. Hoewel deze meting is uitgevoerd terwijl er coronamaatregelen golden, is geobserveerd dat op de maatgevende momenten de parkeerdruk overeenkomt met een parkeerdrukonderzoek die uitgevoerd is in 2016. Uit deze parkeerdrukmeting blijkt dat er binnen acceptabele loopafstand en op maatgevende momenten voldoende vrije parkeerplaatsen zijn om deze parkeervraag op te vangen.

De raad heeft vastgesteld dat in Merwedekanaalzone en de wijken rondom de nieuwe stadswijk Merwede betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit om parkeeroverlast te voorkomen. Het betaald parkeren moet uiterlijk geregeld zijn als de eerste inwoners in de nieuwe wijk Merwede komen wonen. Dit zal naar verwachting 2025 zijn. Vanaf 2022 gaat de gemeente in gesprek met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, over hoe en wanneer betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. Bewoners van de Beneluxlaan 901 komen niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning.

Bij de beantwoording van zienswijze 1 wordt uitgebreid ingegaan op de hoogte van het gebouw.

4 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

Hoogte

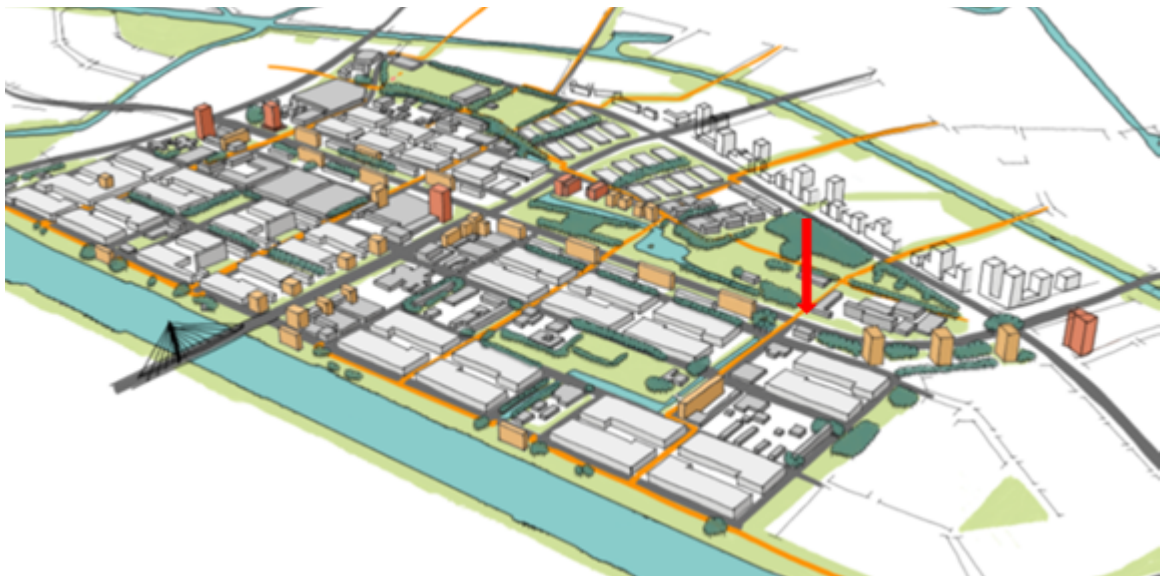
Indiener vindt het gebouw te hoog terwijl het toch al erg druk is in de wijk.

Reactie

Algemeen antwoord Stedenbouw

De wijk Kanaleneiland is zorgvuldig ontworpen qua bebouwing, waarbij de hoogste gebouwen rond de knopen van stedelijk belang staan (Europaplein, 5 mei Plein, 24 Oktoberplein) en daarmee een belangrijke plek in de stad markeren. Dit principe wordt in de Merwedekanaalzone overgenomen: hier staat de hoogste bebouwing aan het Anne Frankplein. Deze locatie is van een andere orde: als wijkentree van Kanaleneiland-zuid. daarom is hoger bouwen dan op de overige knopen meter niet wenselijk. Voor de planlocatie is in de originele plannen van Kanaleneiland al in hoogbouw voorzien. Om onduidelijke redenen is die er niet gekomen.

De hoogbouwvisie en ook de Ruimtelijke strategie Utrecht geven ruimte voor de zone langs de Beneluxlaan als 'zoekgebied voor hoogbouw tot 70 meter'. Dit betekent niet dat overal wordt meegewerkt aan deze maximale hoogte: dit hangt af van de locatie.



Stedenbouwkundig is de Beneluxlaan een bijzondere laan. Opgebouwd uit drie delen begeleidende bebouwing (oranje op de tekening met flats langs het rechte deel, 3 torens in de bocht). Deze delen worden van elkaar gescheiden door een toren met afwijkende (lichte) architectuur.

Reactienota concept-bouwenvelop Beneluxlaan 901, April 2021 Stedenbouwkundig is de planlocatie een gelijke locatie: als scheiding tussen twee delen begeleidende bebouwing. Weliswaar niet gelegen aan een knoop van stedelijk belang, maar wel degelijk op een bijzondere plek: de wijkentree van Kanaleneiland-zuid, de entree van Park Transwijk en gelegen aan een toekomstige langzaam verkeersroute. Dit is ook de reden waarom op deze locatie niet is geadviseerd bijv. 10 lagen hoog te bouwen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 2

Indiener vindt het een leuk idee om het nieuwe woongebouw veilig en ruimtelijke appartementen te bouwen in de wijk Kanaleneiland.

Reactie

Wij vinden het fijn te horen dat het plan gewaardeerd wordt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 3

Parkeren

Indiener vraagt zich af of er voor alle nieuwe bewoners van de Beneluxlaan 901 parkeerplaatsen aangeboden worden onder het pand? En of dit dan vrije parkeerplaatsen zijn of dat bewoners ervoor moeten betalen. Indiener wil niet nog meer auto's in de buurt hebben! Kinderen moeten nog kunnen spelen tussen de hoge flats en alle auto's die er al zijn

Reactie

Het gebouw voorziet grotendeels in zijn eigen parkeerbehoefte. De initiatiefnemer zal volgens de parkeerberekening 7 deelauto's voor bewoners inzetten om de parkeernorm te reduceren. De totale parkeernorm voor het onderhavige plan (na aftrek door de genoemde maatregelen en het rechtevens verkregen niveau) is dan 94 parkeerplekken. In de parkeergarage worden 87 parkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor er nog een tekort is van 7 parkeerplekken. Er zullen in de openbare ruimte geen nieuwe parkeerplekken ten behoeve van dit initiatief worden aangelegd. Voor de hierboven genoemde 7 plekken, voor bezoekers, is de intentie om gebruik te maken van de bestaande parkeerplekken in de openbare ruimte. Om te onderzoeken of hiervoor voldoende ruimte bestaat in de openbare ruimte is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze parkeerdrukmeting (Zie bijlage) is door middel van tellingen op diverse momenten in maart 2021 uitgevoerd door DataCount en is gedeeld met de gemeente Utrecht. Hoewel deze meting is uitgevoerd terwijl er coronamaatregelen golden, is geobserveerd dat op de maatgevende momenten de parkeerdruk overeenkomt met een parkeerdrukonderzoek die uitgevoerd is in 2016. Uit deze parkeerdrukmeting blijkt dat er binnen acceptabele loopafstand en op maatgevende momenten voldoende vrije parkeerplaatsen zijn om deze parkeervraag op te vangen. De gemeente ziet ook graag meer ruimte voor verblijven, spelen, sporten en groen. Dat dat ook is opgenomen in de mobiliteitsvisie 2040. De raad heeft vastgesteld dat in Merwedekanaalzone en de wijken rondom de nieuwe stadswijk Merwede betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit om parkeeroverlast te voorkomen. Het betaald parkeren moet uiterlijk geregeld zijn als de eerste inwoners in de nieuwe wijk Merwede komen wonen. Dit zal naar verwachting 2025 zijn. Vanaf 2022 gaat de gemeente in gesprek met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, over hoe en wanneer betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd.

Bewoners van de Beneluxlaan 901 komen niet in aanmerking voor een bewonersparkeervergunning.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 4

Doelgroep

Indiener vindt het prima dat er hoog gebouwd wordt op die plek, maar betreurt het dat er alleen middenhuur gebouwd wordt. Ook in de Merwedekanaalzone wordt weinig tot geen sociale huur gebouwd. Waar dan wel? Hier verdwijnen steeds meer sociale huurwoningen, waar komen die terug? Indiener is voor meer mengen, maar nu gaat dat ten koste van de mensen met de kleinste inkomens. Als je wilt mengen ...meng dan ook ...dus voor eenieder iets als je zo een hoge woontoren bouwt. Park Transwijk is ontzettend geliefd hier in de wijk. Uitbreiden is altijd goed, veel mensen die op een flat wonen zijn er erg blij mee. Ook de ARK-zone is geliefd en word veel gebruikt. Ik hoop dat u niet zo vast houdt aan uw plannen, maar open staat voor terechte kritiek en aanpast.

Reactie

Kanaleneiland en Transwijk kenmerken zich door het feit dat hier al veel sociale woningbouw aanwezig is. Daarom wordt er voor dit gebouw gekozen voor middenhuur woningen juist om te voorzien in een gevarieerder woningaanbod in de wijk. Om het aandeel sociale huur in de wijk wel op peil te houden kiezen we er bij andere projecten voor ook in te zetten op dit segment.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 5

Goed idee, hoe meer woningen hoe beter.

Reactie

Wij vinden het fijn te horen dat het plan gewaardeerd wordt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 6

Van een oud kantoorpand, een woongelegenheden maken, vindt indiener een fantastisch idee. Woningtekort is er al heel lang. Vooral voor starters is het tegenwoordig bijna onmogelijk om een plek voor hunzelf te vinden. Daarom vindt indiener dit nou juist zo goed, aangezien het voor zowel starters, maar ook voor ouderen en doorstromers toegankelijk wordt gemaakt.

Reactie

Wij vinden het fijn te horen dat het plan gewaardeerd wordt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 7

Maatschappelijke voorzieningen

Indiener wil graag in het plan een ruimte opgenomen zien waar gewerkt kan worden met kinderen zoals huiswerkbegeleiding en ondersteuning van kinderen.

Reactie

De invulling van de commerciële ruimtes is nog niet bekend. Er wordt onderzoek gedaan naar het inpassen van publiekgerichte en wijkondersteunende functies, zoals bijvoorbeeld een horecafunctie of een tandartspraktijk.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 8

De parkeernorm wordt verlaagd door een stapeling van aftrekposten. Het lijkt indiener sterk dat bij elke extra aftrekpost het aantal parkeerplaatsen evenredig vermindert. Indiener voorziet dan ook parkeerproblemen, temeer het lage aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd in de Merwedekanaalzone. Verder ontbreekt de parkeertelling, dus kan indiener niet nagaan hoe wordt geconcludeerd dat er in de openbare ruimte nog plek is voor extra auto's.

Reactie

Zie de beantwoording bij zienswijze 3. De parkeerdrukmeting is toegevoegd aan dit vaststellingsrapport.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 9

Het bouwen van een dergelijk hoog complex belemmert de hoeveelheid licht en het uitzicht voor de nabijgelegen woontorens aan de Azië en Livingstonelaan. Daarnaast is de begrote capaciteit voor het parkeren onvoldoende – er zullen diverse tweeverdieners in dit pand gaan wonen, en er zijn daardoor vaak 2 parkeerplaatsen per appartement noodzakelijk. Parkeren in de wijk is momenteel al ondoenlijk, de druk van 2e auto's en bezoekers aan dit pand kan daar onmogelijk nog bij.

Reactie

In Utrecht is een grote vraag naar woningen. Utrecht kiest er voor die woningen waar mogelijk binnen de bestaande stad te bouwen (verdichting) die om de waardevolle omgeving rond de stad zo veel mogelijk te sparen. In een groeiende en verdichtende stad is het niet te voorkomen dat het uitzicht verandert door nieuwbouw in de omgeving. In het kader van het plan is een bezonningstudie uitgevoerd (zie ook Bijlage VII: Bezonningstudie, d.d. 22 maart 2021). Uit de studie blijkt het volgende. Rond en tussen 21 maart en 21 september zal rond het plangebied minimale schaduw van de toren en/of plint op de gevels van de woningen/bebouwing in de directe omgeving vallen. In de periode rond 21 januari en 21 november zal ook beperkt schaduw door het geplande bouwvolume over de omliggende bebouwing vallen en zal er gezien de afstand tot de geplande bebouwing hier voldaan worden aan de eis van minimaal 3 mogelijke bezonningsuren per dag ('streng' TNO-norm). Aan de oostzijde van het plangebied zal door de nieuwbouw (toren volume) later op de dag wel schaduw vallen op de bebouwing die aan andere zijde van de Beneluxlaan ligt. Echter, hier is de afstand van deze gebouwen tot aan de geplande nieuwbouw groot en zal deze schaduw tijdens de dag zich verplaatsen (van 9.00 uur tot aan circa 18.00 uur), waardoor de in de 'streng' TNO-norm gehanteerde eis van minimaal 3 mogelijke bezonningsuren per dag gehaald wordt. Schaduw door het plintvolume valt hierbij in maart en september niet over de omliggende bebouwing alleen bij zonsondergang aan de oostzijde van de Beneluxlaan.

Op grond van het bovenstaande zijn we van mening dat er niet een zodanig onevenredige belemmering van de hoeveelheid licht en uitzicht van nabijgelegen woningen plaats vindt dat van de plannen zou moeten worden afgezien of dat het plan daarop aangepast zou moeten worden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 10

Indiener is ziek en wil graag een aangepaste flat die goed toegankelijk is voor gehandicapten.

Reactie

Bij het ontwerp van (een deel van) de woningen is rekening gehouden met het eenvoudig rolstoelbewoonbaar maken van de woning door bijvoorbeeld de wand tussen toilet en badkamer dusdanig vorm te geven dat die eenvoudig te verwijderen is en zo ruimte creëren voor doorgang van rolstoelen. Indien indiener hierover meer informatie wil hebben of wil overleggen wat passend is en wat de mogelijkheden mbt huren kan contact opgenomen worden met de ontwikkelaar via onderstaande website.

[BENELUX901 | Het gebouw aan de Beneluxlaan 901-909 in Utrecht](#)

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 11

Als nieuwbouw bewoner (hoogbouw) in Kanaleneiland, wil indiener graag de volgende punten onder de aandacht brengen: – voldoende ruimte voor fietsen (bij het gebouw waar indiener woont, is daar niet goed genoeg naar gekeken, 100+ appartementen met ruimte voor 40–50 fietsen inpandig; – voldoende aandacht niet alleen voor energiezuinig bouwen, maar ook voor aandacht voor koeling/buitenhouden van warmte. Airco/koeling is geen eenvoudige optie om die aan te leggen (laat staan energie neutraal). Indiener adviseert minder grote raampartijen en opletten met kleurstelling van de buitenkant (donkerrode baksteen met donkergrijze kozijnen etc. is niet ideaal daarvoor); – Meenemen energievoorziening (zonnecellen, groen dak) vanaf start is een must want is later niet meer toe te voegen.

Reactie

Voor het aantal fietsparkeerplekken is het uitgangspunt dat er per woning een aantal fietsparkeerplekken aanwezig moeten zijn. Voor woningen met een gebruiksoppervlakte van 50 – 75 m2 moeten er 3 plekken aanwezig zijn en voor woningen met een gebruiksoppervlakte van 75 – 100 m2 moeten er 4 plekken aanwezig zijn. In dit geval komt dit neer op een totale fietsparkeernorm van 644 fietsparkeerplekken. Daarbij moeten nog de 22 opgeteld worden die nodig zijn om de autoparkeernorm te verlagen. In totaal is de norm dus 666 fietsparkeerplekken. Deze plekken moeten op eigen terrein (in een berging of in fietsenrekken) gerealiseerd worden. In het onderhavige plan gebeurt dat in een berging.

Op verzoek van Huis te Voorn Vastgoed heeft Aveco de Bondt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om het toekomstige woongebouw te laten voldoen aan het wettelijk kader (EPC en BENG). Daarnaast is onderzocht wat aan aanvullende aanpassingen en voorzieningen noodzakelijk is om een hogere duurzaamheidsscore voor de woningen te behalen. Uit de energievisie blijkt dat toepassing van een warmtepomp systeem met een WKOinstallatie tot het beste energetische resultaat leidt.

Daarnaast heeft een WKO het grote voordeel dat ook (passief) gekoeld kan worden in de woningen. Dit is van belang voor het comfort en de toekomstige BENG eisen.

De architect heeft in het plan gekozen voor witte horizontale banden over het gehele volume. Deze sluiten aan op de aanwezige (repeterende) torens en schijven langs de Beneluxlaan. De kozijnen/raampartijen liggen terug om de horizontaliteit te benadrukken



Het dakoppervlak wordt benut voor toepassing van PV panelen, waarvan de energie direct gelijktijdig gebruikt kan worden door thermische of elektrische opslag. Wel is het dakoppervlak beperkt en wordt een deel van de zichtbare daken groen ingevuld om de woon- en leefkwaliteit te vergroten. Wel wordt ingezet op maximale invulling van PV

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen

Zienswijze 12

Indiener is tegen het bestemmingsplan omdat de flat mijn uitzicht zal blokkeren/verpesten.

Reactie

Zie de beantwoording bij zienswijze 9.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 13

Indiener is blij met het plan. Het gebouw zou wat indiener betreft zelfs nog wel wat hoger mogen als daarmee een goede bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van het woningtekort in Utrecht en aan het differentiëren van doelgroepen binnen de wijk.

Reactie

Wij vinden het fijn te horen dat het plan gewaardeerd wordt. De hoogte van het plan is na een zorgvuldige stedenbouwkundige afweging tot stand gekomen en het verder verhogen van het gebouw zou om een nieuw plan vragen waardoor de realisatie van deze woningen langer op zich zal laten wachten.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.

Zienswijze 14

Indiener vindt dat het gebouw te hoog wordt. Daardoor vormt het een beperking van het uitzicht van de omliggende woningen. Het gebouw wordt ook te dominant voor zijn omgeving. De vele nieuwe bewoners zullen de druk op de leefomgeving, die al vrij hoog is verder opvoeren. Door het gebouw fors lager te laten uitvallen zal het beter in de omgeving passen. De hoogte van het huidige gebouw kan daarbij als voorbeeld dienen.

Reactie

Zie de beantwoording bij zienswijze 1, 3 en zienswijze 9. De hoogte van het plan is na een zorgvuldige stedenbouwkundige afweging tot stand gekomen en wordt als passend beschouwd op deze bijzondere plek in de wijk.

Zienswijze 15

Betreffende: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan en/of hogere waardenbesluit 25 augustus 2021 HW1251. Hoewel zij zeer te spreken zijn over het voornemen om op de Beneluxlaan 901 een grote hoeveelheid woningen te realiseren, zijn indieners op vier punten bezorgd over de huidige plannen die voorliggen.

1. Tweede ingang parkeerterrein

In de eerste plaats lijkt het indieners vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid onwenselijk om het parkeerterrein aan de Livingstonelaan van een tweede ingang te voorzien. Het risico bestaat dat het al snel een straatrace baan gaat worden, om die reden is destijds ook een hekwerk gezet tussen het openbare parkeerterrein aan de Livingstonelaan en het parkeerterrein van het pand dat nu op het terrein van Beneluxlaan 901 staat. Nu er een noordelijke ingang tot het parkeerterrein komt ter hoogte van de Fernandezlaan, lijkt het indieners verstandig om de al bestaande ingang bij het appartementencomplex Livingstonelaan 1000-1262 voor auto's af te sluiten, maar daarbij wel een ontsluiting voor voetgangers en fietsers te behouden. Dit ook omdat het bestaande pad door velen gebruikt wordt om van de Livingstonelaan naar de Beneluxlaan te komen.

Reactie

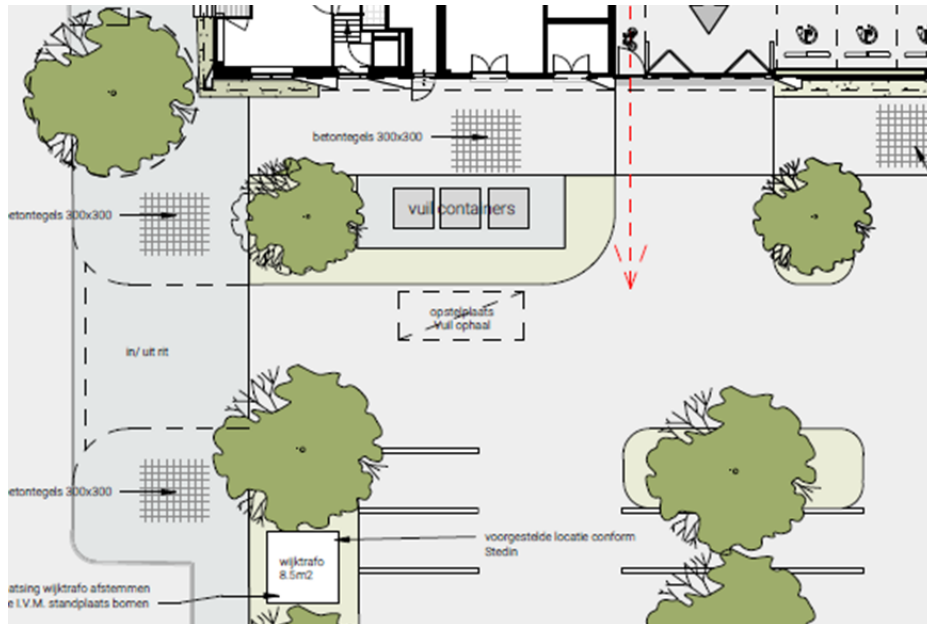
Wij kunnen ons uw voorstel, om niet twee maar één ingang te maken op het parkeerterrein, voorstellen. Het is helaas niet ongebruikelijk dat de parkeerplekken gebruikt worden om drukte te mijden en door te rijden. Het afsluiten van de huidige ingang bij de bestaande flat, is ons inziens ook te realiseren. Alleen is het verplaatsen van de inrit naar het midden, niet wenselijk. Op die locaties staan bomen en moet er een groenstrook doorbroken worden. Daarnaast ligt de door u voorgestelde locatie van de inrit, pal tegenover woningen. Dat betekent dat zij last kunnen krijgen van inschijnende koplampen. Op de kruising Livingstonelaan – Fernandezlaan heeft niemand hier last van.

Voorstel zou dan zijn om de inrit van het parkeerterrein op de kruising Livingstonelaan – Fernandezlaan te realiseren en jullie huidige inrit af te sluiten. Met betrekking tot de zienswijze en het maken van 1 inrit, kunnen we melden dat daar inmiddels overleg over is geweest met de VVE en dat dit 11 november aan de ALV is voorgelegd.

2. Plaatsing ORAC

Ten tweede verzoeken indieners om er rekening mee te houden bij het plaatsen van de orac voor het nieuwe pand, dat wanneer de oracs worden geleegd niet de gehele inrit wordt geblokkeerd. Zeker als ook de bestaande inrit ter hoogte van de Livingstonelaan 1000-1262 wordt dichtgezet, ontstaat dan regelmatig de onwenselijke situatie dat tijdens legen van de orac voor een korte periode geen voertuig het terrein op- of afkan.

Reactie



De uitrit heeft een breedte van 6 meter. Daardoor kan men er altijd wel erlangs. Op moment van legen van de containers kan men niet tegelijkertijd in en uit. Mar dit zal slechts sporadisch voorkomen. Verbreding van de ingang gaat ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte.

3. Voetpad

Ten derde maken indianers zich grote zorgen over het geplande voetpad aan de zuidkant van het nieuwe pand naar de Beneluxlaan toe en de gevolgen hiervan voor de sociale veiligheid. Hoewel de wijk over het afgelopen decennium sterk is verbeterd, is nog steeds sprake van een kwetsbare wijk met (vergeleken met andere delen van de stad) relatief veel hangjongeren en straatcriminaliteit. Dat in het achterhoofd houdende moet het aantal vluchtwegen en onveilige plekken juist worden verminderd en niet groeien. In de reactienota naar aanleiding van de bouwenvolop staat dat uw verwachting is dat er veel toezicht zal zijn in de nieuwe situatie, Indianers hebben hier onze twijfels over: op de begane grond is de zuidoosthoek commercieel bestemd, op de derde verdieping ligt hier een Mos-Sedum dak (deel is toegankelijk voor bewoners), enkel op de eerste en tweede verdieping ziet op deze hoek een woning. Het lijkt indianers zeer optimistisch om te verwachten dat twee woningen op respectievelijk één en twee-hoog (als vanuit deze woningen überhaupt al in deze steeg kan worden gekeken) kunnen voorkomen dat een steeg tussen aan de ene kant een commerciële ruimte die 's avonds gesloten zal zijn, en aan de andere kant een garagebox, een sociaal onveilige plek zal worden. Hier komt nog bovenop dat voor het voetpad ook geen planologische functie te bedenken valt: de hoofdingang voor voetgangers en fietsers bevindt zich immers aan de noordzijde van het pand. Hoewel in veel tekeningen de sneltramhalte Vasco da Gamalaan aan de zuidkant van de kruising Vasco da Gamalaan/Beneluxlaan is getekend, is deze halte tegenwoordig voor beide richtingen van de tram aan de noordkant van de kruising gelegen. Al met al zien indianers wel grote nadelen aan het openen van dit stuk grond en het aanleggen van een voetpad, maar geen van de voordelen. Indianers stellen dan ook voor om het huidige hek, dat omstreeks 2010 juist geplaatst is om een toen bestaande vluchtweg af te sluiten, te handhaven in de nieuwe bestemming.

Reactie

De desbetreffende projectmanager heeft met VVE gesproken over jullie zorgen. Deze zorgen zijn ook besproken met de medewerker openbare orde en veiligheid van het wijkbureau en de wijkagent. Beide zijn van mening dat de nieuwe situatie inclusief doorgang veiliger is dan de huidige situatie, omdat de sociale veiligheid toeneemt door het realiseren van een woongebouw op een plek waar nu een kantoor zit. Hierdoor wordt de plek minder anoniem. De wijkagent verwacht zelfs dat eventuele hangjongeren zich zullen verplaatsen. De nieuwe doorgang zal worden voorzien van een dubbel poortje en geadviseerd wordt om camera's op te hangen. Overigens is ook aan zuidzijde van het gebouw een ingang voor fietsers gepland.

4. Gevelbekleding

Ten slotte willen indieners nog een bouwkundig punt onder de aandacht brengen, al realiseren zij zich dat dit mogelijk geschikter is om in te brengen bij de omgevingsvergunning wanneer die procedure loopt. In de huidige plannen is er gekozen voor verticale penanten van metaal in de hoogbouw. Het is van essentieel belang dat deze verticale penanten niet van een reflecterend materiaal zijn. Indieners merken hierbij op dat er wel een schaduwanalyse heeft plaatsgevonden, maar geen reflectie analyse. Mochten deze elementen van een reflecterend materiaal zijn, zal dit niet alleen voor lichtoverlast zorgen maar ook schade kunnen veroorzaken. Om dat laatste te illustreren wijzen zij op het gebouw 20 Fenchurch Street in Londen, een gebouw dat in staat bleek om auto onderdelen te laten smelten en brand te stichten.

Reactie

Er is inderdaad voor een aluminium gevel beplating gekozen in de verticale penanten welke in een champagne tint (geanodiseerd en geborsteld) zijn uitgevoerd. Deze vlakken liggen schuin (niet gebogen). Een reflectie rapport is niet gemaakt omdat het niet vereist is en de verwachting is dat het geen problemen zal opleveren, gezien de kleurstelling, uitvoering (geborsteld/geanodiseerd) en deels verdiept.

De referentie naar het project in Londen (20 Fenchurch Street) waarnaar wordt verwezen ging het niet alleen om de reflectie van het materiaal maar ook om de gebogen vorm van het materiaal die ervoor zorgde dat reflecterend zonnestralen (door de vorm van het materiaal) gebundeld op straatniveau kwamen en een autobrand veroorzaakten. Hier is dat niet het geval.

Zienswijze 16

Instructieregel lokale spoorweg

Het provinciale ruimtelijk beleid is neergelegd in de Omgevingsvisie provincie Utrecht en geborgd in de bijbehorende Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht (IOV).

In de IOV, die op 1 april 2021 in werking is getreden, zijn algemene regels opgenomen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van onder meer bestemmingsplannen. Hiermee willen we een aantal provinciale belangen laten doorwerken naar het gemeentelijke niveau. Om deze belangen te borgen kunnen wij zo nodig het instrumentarium uit de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) inzetten.

Zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan geeft de provincie aanleiding tot het indienen van een zienswijze. Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van 199 appartementen en kleinschalige commerciële ruimte mogelijk. Dit ter vervanging van een bestaand kantoorgebouw dat gesloopt wordt. Deze ruimtelijke ontwikkeling sluit aan bij verschillende provinciale ambities. De realisatie van woningbouw op een binnenstedelijke locatie, dichtbij stedelijke voorzieningen en bovendien in de buurt van een halte voor hoogwaardig openbaar vervoer vinden zij zeer positief.

Daarnaast staat de provincie ook voor het behoeden van de staat en werking van onze lokale spoorwegen (trambanen) voor nadelige gevolgen van activiteiten op of rond die spoorweg. Het verergeren van hinder voor bewoners en andere gebruikers van gebouwen langs het spoor moet voorkomen worden. Om dat te bereiken is in de IOV een beperkingengebied lokale spoorwegen

aangewezen (artikel 4.36) en een instructieregel opgenomen (artikel 4.37). Het plangebied ligt in de beschermingszone binnen het beperkingengebied lokale spoorwegen.

Overeenkomstig artikel 4.37 van de IOV laat een bestemmingsplan binnen dat beperkingengebied geen nieuwe gebouwen toe, tenzij er volgens lid 2 van het artikel een ontheffing wordt verleend. Die ontheffing kan alleen worden verleend als maatregelen worden genomen om de hinder van geluid, trillingen, elektromagnetische straling of emissies van koper- of ijzerslijpsel, veroorzaakt door de lokale spoorweg, nu en in de toekomst te voorkomen.

Zonder een verleende ontheffing voor dit bestemmingsplan voldoet het plan niet aan de provinciale ruimtelijke regels in de IOV. Het plan maakt immers nieuwe gebouwen mogelijk binnen het besprekingengebied en daarvoor is geen ontheffing verleend.

Overigens staat de provincie welwillend tegenover het verlenen van een ontheffing, voor zover passend binnen de IOV. Om die reden werkt indienen graag samen aan een afdoende onderbouwing van de hinderaspecten en maatregelen voor zover die nodig zijn, waarbij ook de opmerkingen in het kader van het vooroverleg, en de gemeentelijke reactie daarop, meegenomen kunnen worden. Behalve de bovengenoemde zienswijze over dit specifieke aspect in dit ontwerpbestemmingsplan, geeft het plan vanuit de optiek van het provinciaal ruimtelijk belang verder geen aanleiding tot opmerkingen.

Reactie

Omdat de instructieregel geen duidelijkheid biedt over de voorwaarden waaraan een ontheffingsaanvraag moet voldoen en een aanzienlijke impact op ontwikkelingen rond de tramlijn kunnen hebben, zijn we hierover met de provincie in overleg getreden. Dat heeft als resultaat gehad dat de provincie heeft aangegeven dat de betreffende instructieregel niet in zijn huidige vorm terug zal komen in de thans in de maak zijnde Provinciale Omgevingsverordening. Omdat echter nu nog de Interim omgevingsverordening geldt is er in overleg met de provincie inmiddels een ontheffingsverzoek opgesteld voor deze instructieregel. De provincie heeft aangegeven te verwachten dat op basis van de aanvraag de ontheffing verleend zal kunnen worden.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot enkele aanpassingen in de toelichting. Aan paragraaf 2.2.1 van het bestemmingsplan zal de volgende alinea worden toegevoegd.

Tenslotte is voor het gebied de Instructieregel lokale spoorwegen artikel 4.37 van toepassing. Deze regel is er enerzijds op gericht om het onbelemmerd functioneren van de trambaan te waarborgen en er anderzijds op gericht een goed woon en leefmilieu voor rond de trambaan liggende woningen te garanderen. Van deze Instructieregel is ontheffing gevraagd in hoofdstuk 6 onder paragraaf 6.2 wordt daar nader op ingegaan.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 onder paragraaf 6.2 de volgende zin toegevoegd.

De provincie heeft ons in het vooroverleg gewezen op de Instructie regel lokale spoorwegen uit artikel 4.37 lid 1 van de Provinciale Interim Omgevingsverordening en het feit dat hiervoor een ontheffing moet worden aangevraagd omdat het plan binnen het beperkingengebied van de lokale spoorlijn (tramlijn) valt. Inmiddels is de betreffende ontheffing aangevraagd en heeft de provincie aangegeven welwillend te staan tegenover het verlenen van deze ontheffing.

Zienswijze 17

In het huidige bestemmingsplan van perceel 555 en 739 sectie R (Beneluxlaan 901–909) staat dat daar niet groter en hoger gebouwd mag worden dan het huidige gebouw. Ik begrijp dat er behoefte is aan woningen en dat om er woningen te kunnen bouwen het bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Indien u verzoekt u om het huidige bestemmingsplan niet zódanig te veranderen dat het hele terrein volgebouwd gaat worden tot aan de stoep van de Livingstonelaan toe.

1. Groen

Indien u verzoekt u/de gemeente om aan de Livingstonelaan een strook van bijvoorbeeld 1 of 2 meter zelf te behouden voor groen op de grond of in het bestemmingsplan op te nemen dat de rooilijn aan de Livingstonelaan ten minste op die afstand van de stoeplijn moet liggen. Een groenstrook(je) hoort bij het karakter van onze wijk. Het geeft een goed en ruim gevoel. Het is goed voor het milieu, de afwatering van het gebouw, de groenstrook aan de Livingstonelaan blijft in tact en het mooie vijvertje met de hoge populieren blijft nog iets zichtbaar vanaf de Livingstonelaan (zuid). In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan (2.3.2.2.4 Natuur) lees ik en ook uit eigen ervaring weet ik dat gemeente zich sterk maakt voor groen in de stad en dat het beleid daarop gericht is. “Bij herinrichting wordt geadviseerd te zoeken naar mogelijkheden om het groen aan de groenstructuur en openbare ruimte te verbeteren en versterken Deze verbindingen kunnen versterkt worden door het plan zo groen mogelijk te maken o.a. door veel groen rond het gebouw”.

Reactie

De groene stroken in Kanaleneiland zorgen voor zachte overgangen tussen de private en openbare ruimte. Deze groene stroken zijn vooral ingezet op de plekken waar geen (publieke) functies op de begane grond van het gebouw aanwezig zijn, maar waar bijvoorbeeld garages en kelders zich bevinden. Het gebouw in dit bestemmingsplan sluit in vormtaal aan op de aanliggende hogere bebouwing in Kanaleneiland. In tegenstelling tot de al aanwezige hogere bebouwing in de wijk gaat dit bouwplan uit van het in pandig oplossen van autoparkeren op eigen kavel om zo de impact op de omgeving beperkt te houden. Door (publieke) functies op de begane grond rondom te plaatsen wordt het parkeren uit zicht van de openbare ruimte onttrokken en neemt de sociale veiligheid en toezicht op de openbare ruimte toe. Hier is zekere maat van de kavel voor nodig. Het gebouw staat daarmee anders in de openbare ruimte dan de oorspronkelijke hogere bebouwing in de wijk. Aan de Livingstonelaan worden in het gebouw woningen voorgesteld met een kleine groene buffer die hoort bij de woningen. Aan de Beneluxlaan grenst het bouwplan aan de hoofdgroenstructuur. Het gehele bouwplan opschuiven richting de Beneluxlaan t.b.v. een grotere afstand tot de Livingstonelaan is daarmee niet mogelijk. In het bouwplan is een groot gedeelte van de kavel bebouwd, maar wordt wel geïnvesteerd in een groen dak op de onderbouw van het gebouw voor de woon- en leefkwaliteit van de bewoners.

2. Laagbouw in plaats van hoogbouw

Kanaleneiland heeft laagbouw (9m) en 5 bouwlagen (15m) en incidentele accenten tot het dubbele. Ik heb uit de bouwenveloppe (pag. 25) begrepen dat er op de stedelijke knopen tot 70 m gebouwd mag worden en dat Benelux901, omdat het op de hoek van een hoofdweg en een afslag naar het langzame verkeer ligt (en als entree naar Kanaleneiland Zuid beschouwd wordt), tot 50–60 m hoog gebouwd mag worden. In het algemeen antwoord van Stedenbouw op reacties op de bouwenveloppe d.d. 23–4–2001 (2e alinea) staat: “De hoogbouwvisie en ook de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2040) geven ruimte voor de zone langs de Beneluxlaan als zoekgebied voor hoogbouw tot 70 m”. “Het geplande gebouw ligt tussen stedelijke knoop (70 m)) en begeleidende bebouwing Beneluxlaan (54 m). Dit is 62 m geworden”. Ik zou het gebouw graag lager gezien hebben, maar of het 60 of 62 m wordt maakt dan niet veel meer uit, hoewel ik het jammer vind als grenzen opgerekt worden. Wat me wel uitmaakt is dat in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan onder 2.3.2.2.5 “Bouwen” Kanaleneiland aangeduid wordt als ‘Centrale zone’ met een extra aanduiding voor zoekgebied 60–80 m, terwijl Kanaleneiland voldoet aan de omschrijving van de categorie ‘Binnentuinen’ (laagbouw en 5 bouwlagen en incidentele accenten tot het dubbele en de uitzonderingen tot 70m op de stedelijke knooppunten) en dus in de categorie

'Binnentuinen' thuishoort. Om Kanaleneiland in categorie 'Centrale zone' te plaatsen, vind in een foute gang van zaken. De onjuiste indeling in categorie Centrale zone geeft een onterechte 'vrijbrief' om straks behalve aan de Beneluxlaan ook nog torens in de wijk te gaan bouwen en wel tot 80 m hoog! In de 'Centrale zone' zijn de basishoogten 15 m en 30 m. Er zou dus ook geen plaats meer zijn voor laagbouw! Het karakter van Kanaleneiland met zijn 'stempels' zou daarmee volledig verdwijnen. Terwijl de gemeente als een van haar uitgangspunten heeft behoud van karakter, identiteit van de stadswijken. Het is bovendien een 'wensbeeld' 2030 zoals het genoemd wordt in de Hoogbouwvisie in de Toelichting en toch wordt het in de planvisie al gebruikt als onderbouwing voor de hoogte van 62 m! (zie ook de andere hiervoor genoemde onderbouwing van Stedenbouw als antwoord op de reacties op de bouwenvelophe). Hopelijk wilt u deze m.i. onjuiste, ongeldige (en verwarrende) onderbouwing uit het ontwerpbestemmingsplan halen

Reactie

In het ontwerpbestemmingsplan wordt in hoofdstuk 2 van de toelichting ingegaan op het beleid dat ruimtelijke en functioneel relevant is voor de projectlocatie. In paragraaf 2.3.2.2.5 wordt getoetst aan de Hoogbouwvisie (2005). Op pagina 14 van de Hoogbouwvisie is een kaart opgenomen waarin de stad is opgedeeld in een drietal gebieden die ieder hun eigen "hoogbouwregime" kennen. Kanaleneiland is hierop aangegeven als "centrale zone". Op de kaart staat ook specifiek aangegeven waar een zoekgebied is voor incidentele accenten van 60-80 meter. De planlocatie ligt binnen dit zoekgebied. Het gebouw in dit bestemmingsplan krijgt een hoogte van circa 62 meter, en voldoet daarmee aan de Hoogbouwvisie.

Het is niet mogelijk om in dit bestemmingsplan het plangebied aan te duiden als "Binnentuinen", omdat dit niet overeenkomt met het vastgestelde hoogbouwbeleid. Aanpassing van het hoogbouwbeleid is hier niet aan de orde.

Met dit bestemmingsplan wordt geen 'vrijbrief' gegeven om overal in de wijk torens te gaan bouwen tot 80 meter hoog. Dit bestemmingsplan betreft een specifieke locatie en is geen bestemmingsplan voor geheel Kanaleneiland. Als gemeente zetten we ons in om de kenmerkende stempelstructuur van Kanaleneiland te behouden.

3. Voorzieningen in plint

Verder is indiener opgevallen dat in de bouwenvelophe betreffende de opvulling van 'de plint' steeds gesproken wordt over wijkgerichte voorzieningen, zoals gezondheidszorg en in het ontwerpbestemmingsplan uitsluitend gesproken wordt over commerciële ruimte met focus op horeca, terwijl in de bouwenvelophe juist staat dat horeca en gokhuizen uitgesloten zijn. Indiener heeft niets tegen horeca, maar op deze locatie? Het geplande gebouw zou een mooi entree voor de wijk worden en ik denk bij (lichte) horeca aan fietsen, scooters, hangjongeren en zwerfvuil op de stoep en extra benodigde parkeerplaatsen. Veel bewoners moeten erlangs, van en naar tram, park en kinderboerderij en de stoep is niet breed! Daarom vraag indiener zich af of dit wel een goed idee is.

Reactie

Helaas is hier in de reactienota op de bouwenvelophe enige onduidelijkheid over ontstaan. Gokken en zware horeca zijn inderdaad uitgesloten maar lichte horeca zoals een restaurant of een lunchroom vinden wij passend op deze plek en een toegevoegd waarde voor de buurt. Overigens is de ontwikkelaar nog bezig met de definitieve invulling van de plint, waarbij bijvoorbeeld ook aan en tandartspraktijk gedacht kan worden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Bijlage

Parkeerdrukmetingen Beneluxlaan (pdf bestand)