

Bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Oost

Nota van overleg



Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling

Afdeling Gebiedsontwikkeling
Mei 2016

INHOUD

Inleiding.....	5
Reactie 1 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat).....	5
Reactie 2 (GasUnie).....	8
Reactie 3 (ProRail).....	9
Reactie 4 (Provincie Utrecht).....	10
Reactie 5 (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden).....	11

Inleiding

Over het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Oost is op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vooroverleg gepleegd met de volgende betrokken overlegpartners:

- Provincie Utrecht
- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
- VRU Veiligheidsregio Utrecht
- Waternet
- Rijkswaterstaat
- NV Stedin Netten Utrecht
- N.V. Nederlandse Gasunie
- ProRail
- Wijkraad Leidsche Rijn

Van onderstaande organen is een reactie ontvangen:

	Naam	Adres	Plaats
1	Rijkswaterstaat	Griffioenlaan 2	Utrecht
2	GasUnie	Concourslaan 17	Groningen
3	ProRail	Moreelsepark 2	Utrecht
4	Provincie Utrecht	Archimedeslaan 6	Utrecht
5	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden	Poldermolen 2	Houten

Indeling van deze nota

Hieronder wordt ingegaan op de reacties van de betrokken overlegpartners. Daarbij is aangegeven of de opmerkingen aanleiding geven voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Reactie 1 (Rijkswaterstaat)

1. Opmerkingen met betrekking tot het Amsterdam-Rijnkanaal

- a. Op de verbeelding komt onvoldoende tot uitdrukking dat ter plaatse van de bestemming Verkeer-Railverkeer over het ARK tevens de bestemming Water van toepassing is. Waarschijnlijk is dit wel zo bedoeld, maar de aanduiding (wa) komt in de legenda niet voor.

Reactie:

In de regels van de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' is aangegeven wat binnen deze bestemming is toegestaan. Hier wordt onder andere genoemd waterbeheer en waterberging, maar ook kruisingen met water. Het aspect water is dus in de regels geregeld en hoeft niet te worden geregeld op de verbeelding met een aparte aanduiding.

- b. De minimale bouwhoogten voor de 'kruisingen met weg- en railverkeer' die in verband met scheepvaartvereisten gelden zijn niet geregeld, wat net als voor fiets- en voetgangersbruggen wel het geval zou moeten zijn. Voor bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal geldt een minimale doorvaarthoogte van 9,10 meter boven maximaal kanaalpeil van -0,20m NAP. Door vertaald naar een minimale doorvaarthoogte ten opzichte van NAP betekent dit een doorvaarthoogte van minimaal +8,90 meter NAP. Deze hoogte dient over de gehele vaarwegbreedte bij volledige belasting van de bruggen gehaald te worden.

Reactie:

Het is niet gebruikelijk om deze minimale doorvaarthoogte op te nemen in de regels. De wateren zijn in eigendom van Rijkswaterstaat en deze eigenaar is doorgaans ook de bouwer van de bruggen. Bij de uiteindelijke bouw van de bruggen dient uiteraard rekening te worden gehouden met de minimale doorvaarthoogte, maar deze hoogte hoeft niet te worden vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Bovendien zit er ook een risico in als deze minimale doorvaarthoogten tussentijds moeten worden aangepast, waardoor de regels gaan afwijken van de dan geldende hoogten.

- c. Op de Verbeelding zijn de kern- en beschermingszones van de waterkering langs het ARK (Westkanaaldijk), voor zover deze zijn gelegen op de oever, correct als dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering opgenomen. Aangezien er ook binnen de bestemming Water ontwikkelmogelijkheden zijn die een effect kunnen hebben op de waterkering, wordt verzocht de betreffende dubbelbestemming ook daar op de verbeelding op te nemen. Voor de precieze omvang van de kern- en beschermingszones op het ARK c.q. binnen de bestemming Water wordt verwezen naar de eerder toegestuurde bestanden.

Reactie:

Naar aanleiding van deze reactie is de betreffende dubbelbestemming (deels) ook opgenomen over de bestemming Water, ter hoogte van de kern- en beschermingszone op het Amsterdam Rijnkanaal.

- a. In de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering langs het ARK zijn bouwwerken geen gebouwen zijnde tot 2 meter en binnen Centrum-2 bouwwerken tot 18 meter hoog mogelijk. Hierbij is volgens Verkeer en Waterstaat een advies van de waterbeheerder nodig. In paragraaf 5.11.6 (Waterkeringen) van de toelichting staat de watervergunningplichtigheid van dergelijke activiteiten. In de toelichting kan in paragraaf 5.11.8 (Waterwet) duidelijker worden aangegeven dat RWS hiervoor het bevoegd gezag is. Dit om misverstanden te voorkomen met de aldaar beschreven verantwoordelijkheid van HDSR.

Reactie:

Op grond van deze reactie is de tekst van de toelichting aangepast.

- b. In artikel 10 van de Regels (Water) wordt aangegeven waar betreffende gronden voor kunnen worden bestemd. Hierbij ontbreekt "scheepvaart". Aangezien het Amsterdam-Rijnkanaal een belangrijke scheepvaartroute is binnen Nederland, wordt verzocht om 'scheepvaart op te nemen in de bestemming Water.

Reactie:

Op grond van deze reactie is scheepvaart (ter plaatse van het Amsterdam Rijnkanaal) toegevoegd aan artikel 10.1 van de regels.

- c. In paragraaf 5.15 van de toelichting wordt aangegeven dat in het plangebied geen planologisch relevante leidingen aanwezig zijn. Dat is niet correct, want in de westelijke oever van het ARK bevinden zich twee dubbelwandige buizen van 80 cm doorsnede voor water van 120 graden onder 13 à 14 atmosfeer t.b.v. de stadsverwarming van Eneco.

Reactie:

Naar aanleiding van deze reactie is de leiding ten behoeve van de stadsverwarming aangegeven op de verbeelding en verwerkt in de regels door het opnemen van de dubbelbestemming 'Leiding' in artikel 11.

Opmerkingen met betrekking tot Rijksweg A2

- a. In paragraaf 1.2 van de toelichting worden het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999 en de eerste herziening daarvan als vigerende plannen genoemd. Rijkswaterstaat wijst erop dat daarbij ook het Uitwerkingsplan A2 Spoorlijn–Hogeweide (vaststelling B&W 10 mei 2005; goedkeuring GS 14 juni 2005) in die opsomming zou moeten worden genoemd.

Reactie:

Naar aanleiding van deze reactie is het uitwerkingsplan A2 Spoorlijn–Hogeweide toegevoegd aan de bestemmingsplantabel in de toelichting van het bestemmingsplan.

- b. In Artikel 5 Gemengd is bepaald dat de gronden zijn bestemd voor een verkeerstunnel met rijwegen bestaande uit 10 rijstroken, in- en uitvoegstroken daar niet bij inbegrepen met de daarbij behorende voorzieningen. In het bovengenoemde Uitwerkingsplan A2 Spoorlijn–Hogeweide wordt evenwel geregeld dat wegen tot een maximum van 14 rijstroken zijn toegestaan. Dat is ook in overeenstemming met het ontwerp van de landtunnel die per tunnelbuis de openstelling van één extra rijstrook mogelijk maakt. Verzocht wordt om deze regeling in voorliggend bestemmingsplan te continueren, zodat Rijkswaterstaat, onverlet de daarvoor te doorlopen overige procedures, de mogelijkheid heeft om tot andere configuraties te komen, mocht daar vanuit het oogpunt van benutten, verkeersmanagement of calamiteiten aanleiding toe zijn.

Ter toelichting op dit verzoek stelt Rijkswaterstaat nog het volgende. In het Uitwerkingsplan A2 Spoorlijn–Hogeweide is de doeleindenomschrijving opgebouwd uit twee separate tekstblokken die achtereenvolgens gaan over de A2 in de tunnel en de wegen op de tunnel. In het eerste geval worden de hoofdrijbanen gedimensioneerd op 2x3 rijstroken en de parallelbanen op 2x2 rijstroken met een uitbreidingsmogelijkheid naar maximaal 14 rijstroken samen. In het tweede geval wordt in de toelichting gesproken over een stadsweg van 2x2 rijstroken, maar biedt het voorschrift ruimte om, ook hier onverlet de daarvoor te doorlopen overige procedures, op elke overkapping/overbouwing maximaal 4 rijstroken aan te leggen.

Reactie:

Naar aanleiding van deze reactie zijn de regels van de bestemming 'Gemengd - 5' aangepast zoals voorgesteld.

- c. Bij de realisatie van de landtunnel in de A2 zijn met de gemeente afspraken gemaakt over ontwikkelingen die vanuit het oogpunt van externe veiligheid op het dak daarvan toelaatbaar zijn. Dat betreft onder andere evenementen zonder nadere grootte-aanduiding (qua bezoekers, duur etc.). Deze afspraak laat onverlet de eigen gemeentelijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid van bezoekers, ook in de afwegingen in voorliggend plan. Zeker nu blijkt om welke grote aantallen dit op jaarbasis zou kunnen gaan. Verder zijn slechts beperkt kwetsbare objecten mogelijk, waarbij de vraag is of de geprojecteerde horecavoorziening, die door u om deze reden ook aan nader onderzoek is onderworpen, daaraan voldoet. Rijkswaterstaat heeft hierover twijfels en vragen bij die hieronder worden toegelicht:

- In het Bevt (Besluit externe veiligheid transport) wordt voor de definitie van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aangesloten bij het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen).
- Een restaurant is daarin in principe een beperkt kwetsbaar object, tenzij het om een gebouw gaat waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot deel van de dag aanwezig zijn.
- Er is inmiddels via meerdere uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State jurisprudentie waarbij het criterium van 50 gasten, in de Wet opgenomen voor hotels (ook voor andere

kwetsbare objecten) is bevestigd.

- De gemeentelijke berekeningen tonen aan dat bij een verdienend oppervlak van 130 m² c.q. een bruto oppervlak van 208 m² zoals in het plan opgenomen voor het merendeel van de dagdelen over deze grens wordt heengegaan.
- Ook wanneer dag(del)en buiten beschouwing worden gelaten (stel één werkdag en één dagdeel op zondag), komt Rijkswaterstaat gemiddeld voor de resterende dagdelen nog steeds op een gemiddelde van 65 gasten per dagdeel uit.
- Het feit dat je dag(del)en dicht bent laat namelijk onverlet dat op alle andere dagen nog steeds doorgaans en gedurende een groter deel van de dag dan de genoemde 8-10 uur meer dan 50 mensen aanwezig zullen zijn.
- Daarnaast is het niet zondermeer mogelijk om openingstijden, wanneer die niet ruimtelijk relevant zijn, in een bestemmingsplan te regelen en voor zover ze dat wel zijn wordt de vertaling daarvan gemist van in de regels.

Rijkswaterstaat is bereid om bovengenoemde twijfels bij de juridische houdbaarheid van uw redenering (om deze horecavoorziening als beperkt kwetsbaar object te kunnen kenschetsen) en de andere gemaakte opmerkingen nader met de gemeente te bespreken.

Reactie:

Na overleg op 20 april 2016 tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht heeft Rijkswaterstaat aangegeven alsnog te kunnen instemmen met de door de gemeente opgestelde onderbouwning. Rijkswaterstaat is akkoord met de regeling in het bestemmingsplan, nu de horeca-inrichting in de regels is beperkt tot een klein restaurant van maximaal 208 m².

Reactie 2 (GasUnie)

Het plan is getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Conclusie: het plangebied valt buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen leiding. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie:

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Reactie 3 (ProRail)

1. In de toelichting onder punt 1.4 'Vigerende bestemmingsplannen' wordt niet verwezen naar het Tracébesluit Utrecht Centraal – Leidsche Rijn van mei 2015. Verzocht wordt om een verwijzing naar het Tracébesluit alsnog op te nemen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met artikel 13 lid 10 van de Tracéwet.

Reactie:

Een Tracébesluit moet direct worden vertaald in een bestemmingsplan en hoort daarom niet thuis in het rijtje van vigerende bestemmingsplannen. Het Tracébesluit Utrecht Centraal – Leidsche Rijn zal volledigheidshalve wel worden vermeld in hoofdstuk 2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

2. Onder punt 5.4 Geluidhinder is bij de beoordeling van het aspect geluid niet ingegaan op de GPP's (geluidproductieplafonds). Verzocht wordt dit alsnog te doen.

Reactie:

Deze reactie heeft betrekking op het uitgangspunt in het akoestisch onderzoek. Daarin is te lezen: 'Voor de rijksinfra (A2 en spoor) is aangesloten bij wettelijk vastgestelde emissieregisters (geluidsproductieplafonds – GPP)'. Deze tekst achten wij voldoende voor dit bestemmingsplan. Het voert te ver om dergelijke uitgangspunten allemaal in de toelichting op te nemen.

3. Onder punt 5.7 Externe Veiligheid is bij de beoordeling van het aspect externe veiligheid niet ingegaan op Basisnet Spoor. Verzocht wordt dit alsnog te doen.

Reactie:

In paragraaf 5.7.3.3 van de toelichting, onder het kopje 'Spoorvervoer, spoorlijn Utrecht – Woerden, wordt ingegaan op het Basisnet Spoor. De hier opgenomen tekst achten wij voldoende voor dit bestemmingsplan.

4. Verbeelding: De bestemming railverkeer op de plankaart wijkt af van het Tracébesluit. Omdat volgens de Tracéwet het Tracébesluit leidend is wordt verzocht de plankaart op dit punt te wijzigen.

Reactie:

De bestemming 'Railverkeer' is aangepast aan het Tracébesluit.

Reactie 4 (Provincie Utrecht)

De provincie heeft aangegeven geen aanleiding opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013–2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013.

Ten aanzien van een enkel onderdeel van de plantoelichting een opmerking, te weten:

In paragraaf 5.11.3 worden de beleidskader van het Rijk, Provincie, gemeente en het Waterschap HDSR aangehaald. Daarbij wordt gesteld dat het Provinciaal beleid is verankerd in de volgende documenten: “Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingsplan, Beleidsplan Milieu en Water, Streekplan, et cetera”. De genoemde documenten zijn echter zeer gedateerd en inmiddels vervangen door actuelere documenten zoals de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013–2028, de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 en het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016–2021. Een actualisering van deze passage verdient dan ook aanbeveling.

Reactie:

Naar aanleiding van deze reactie zijn de beleidskaders geactualiseerd.

Reactie 5 (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden)

Na overleg heeft het Hoogheemraadschap De Stichtse Waterlanden (verder: HDSR) op 4 maart 2015 per e-mail een reactie gegeven op de concept waterparagraaf van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Oost. HDSR geeft aan dat deze opmerkingen zijn verwerkt in de definitieve waterparagraaf.

Het HDSR heeft nog twee opmerkingen ten aanzien van de planregels en toelichting. Deze opmerkingen zijn op 9 maart 2016 ook telefonisch besproken met de gemeente.

7. Opnemen watercompensatie voorwaarde in planregels

Het HDSR adviseert om de tekst in de planregels als volgt aan te passen:

Om de toename van 2,95 ha aan verhard oppervlak te compenseren, is er in het plan minimaal 1.330 m³ (45mm x 2,95 ha) waterberging nodig. Verzocht wordt om in de planregels de verplichting op te nemen om de benodigde 1330 m³ waterberging (graven van oppervlaktewater en aanleg van een Infiltratieriool) te realiseren. Op deze manier maakt het bestemmingsplan het mogelijk om de voorzieningen voor een goede waterhuishouding te realiseren.

Reactie:

Naar aanleiding van deze reactie is het aantal kubieke meters aan waterberging opgenomen in de regels. In artikel 14.2 is hiervoor het volgende opgenomen:

In aanvulling op lid 14.1 wordt tevens in elk geval tot een met de bestemming strijdig gebruik gerekend het gebruik van en het in gebruik laten nemen van gronden en bouwwerken overeenkomstig de in lid 3.1, 4.1 en 5.1 opgenomen bestemmingsomschrijving zonder de gefaseerde aanleg en instandhouding van ten minste 1.330 m³ aan waterberging (waaronder graven en aanleg van een Infiltratieriool).

2. Opnemen verwerking van overtollig hemelwater

Het HDSR adviseert om de tekst in de toelichting van het bestemmingsplan als volgt aan te passen:

In de toelichting van het bestemmingsplan is nog niet opgenomen op welke manier in het plan omgegaan wordt met het hemelwater. Verzocht wordt om de volgende tekst toe te voegen: "Het hemelwater van bebouwingen en verhardingen die direct aan het oppervlaktewater grenzen, wordt hierbij rechtstreeks en oppervlakkig via rijbanen, bermen en oevers naar het oppervlaktewater afgevoerd. De overige verharding watert via een IT-riool (800 mm) af naar het oppervlaktewatersysteem".

Reactie:

In paragraaf 5.11.9.1 is een aparte paragraaf opgenomen met betrekking tot het hemelwater in het plangebied. Naar aanleiding van deze reactie is de voorgestelde tekst toegevoegd aan deze paragraaf.