

# **Bestemmingplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid**

**Nota van overleg**



**Gemeente Utrecht**

StadsOntwikkeling  
Stedenbouw en Monumenten  
Team juridische zaken, december 2011



## INHOUD

Inleiding.....	5
Deel A: Overleg ex artikel 3.1.1 Bro.....	7
1. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening.....	8
2. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen (2).....	9
3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) (3).....	9
5. Kamer van Koophandel Midden-Nederland - KvK(5).....	10
6. Veiligheidsregio Utrecht - VRU (8) .....	10
Deel B: Overleg met de wijkraad.....	13
Deel C: Overzicht wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan t.o.v. concept- ontwerpbestemmingsplan.....	15



## **Inleiding**

Het concept-ontwerpbestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid is door het college van burgemeester en wethouders onder mandaat vrijgegeven voor vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Naar aanleiding hiervan is het concept-ontwerpbestemmingsplan op 31 oktober 2011 toegezonden aan diverse instanties, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Tegelijkertijd is aan de Wijkraad Leidsche Rijn verzocht om advies uit te brengen over dit bestemmingsplan. Het eventuele commentaar kon tot en met 27 november worden ingediend.

## **Indeling van deze nota**

Deel A is een weergave van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

In Deel B wordt aangegeven wat het advies is geweest van de Wijkraad Leidsche Rijn.

In Deel C is aangegeven dat de wijzigingen die voortvloeien uit deze Nota van overleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Tevens zijn diverse ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Deze nota is aldus een weergave van de vooroverlegreacties en de doorgevoerde (ambtshalve) wijzigingen.



## **Deel A: Overleg ex artikel 3.1.1 Bro**

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening, is het concept-ontwerpbestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid toegezonden aan de volgende externe overlegpartners:

1. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening
2. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen
3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
4. Kamer van Koophandel
5. Ministerie van Economische Zaken
6. Wijkbureau Leidsche Rijn o.v.v. Wijkraad Leidsche Rijn
7. Veiligheidsregio Utrecht
8. Gemeente Stichtsevecht
9. Prorail
10. NS
11. Connexxion
12. Koninklijke Horeca Nederland
13. Bestuur Regio Utrecht
14. Waternet
15. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
16. Stichting Utrechtse Woningcorporaties

Van de overlegpartners genoemd onder 6 en 8 t/m 16, is geen reactie ontvangen. De overige overlegpartners hebben wel gereageerd. De reacties van de overlegpartners 1, 2, 3, 4 en 7 zijn hieronder samengevat en beantwoord.

## 1. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening

### 1. Nationaal belang 02/40: Basiskwaliteit hoofdinfrastructuur

De Inspecteur stelt dat volgens de toelichting het groepsrisico (GR) als gevolg van het vervoer per spoor ruim onder de oriëntatiewaarde blijft en met het beoogde nieuwbouwplan ook ver onder de oriëntatiewaarde blijft. Niet duidelijk is of het GR hierbij (al of niet in geringe mate) toeneemt of niet. Met betrekking tot de Rijksweg A2 wordt gesteld dat door de realisatie van de geplande ontwikkelingen het GR zal toenemen, maar onder de oriëntatiewaarde blijft. De geringe toename van het GR wordt echter niet verantwoord. Verzocht wordt dit alsnog te doen en tevens duidelijkheid te geven over het GR met betrekking tot het spoor en de toelichting daarop aan te vullen.

### 2. Nationaal belang 09: Milieukwaliteit en externe veiligheid

Het bestemmingsplan omvat ook de overkapping van de Rijksweg A2 en de realisatie van de tunnel voor de stadsbaan. Vanwege de ligging van de tunnelmond direct aan de grens van het plangebied, is een nader onderzoek gedaan naar de te verwachte luchtkwaliteit. In de toelichting wordt aangegeven dat uit het onderzoek blijkt dat aan de grenswaarde voor luchtkwaliteit voldaan kan worden, als (afschermende) maatregelen worden getroffen aan de tunnelmond van de Stadsbaantunnel. Welke maatregelen dit betreffen wordt niet genoemd, evenmin als de wijze waarop de realisatie van de gewenste maatregelen zal worden geborgd. Verzocht wordt hier nader op in te gaan.

#### Reactie:

1. *Uit berekeningen blijkt dat het groepsrisico in de bestaande situatie 0,199 maal de oriëntatiewaarde is. In de toekomstige situatie bedraagt het groepsrisico 0,226 maal de oriëntatiewaarde. In alle gevallen blijft het groepsrisico dus ver onder de oriëntatiewaarde, al is er wel sprake van een geringe toename. Deze toename achten wij verantwoord.*

#### Verantwoording:

*De bebouwing van Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid wordt geprojecteerd ten westen van de overkapping. Deze overkapping beschermt daardoor de bebouwing in hoge mate voor risico's ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen. Een beperkte stijging van 0,199 tot 0,226 maal de oriëntatiewaarde wordt veroorzaakt doordat de bebouwing voor een klein deel binnen het invloedsgebied ligt van ongevallen, die juist ten noorden van de tunneluitmonding plaats kunnen vinden. Gezien het ruimtelijke belang om de bebouwing van Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid aan te laten sluiten bij Leidsche Rijn Centrum Noord, wordt deze beperkte stijging geaccepteerd. Nadere maatregelen dan de reeds genoemde bescherming door de overkapping worden niet noodzakelijk geacht. In het kader van de knelpuntsbesprekingen Basisnet met het Ministerie van I&M werden van de zijde van het Ministerie evenmin nadere maatregelen nodig geacht.*

2. *Het windtunnelonderzoek (Vervolgonderzoek luchtkwaliteit zuidelijke tunnelmond Stadsbaantunnel Leidsche Rijn, FB 18795-1-RA Peutz) laat de effecten zien van afschermende werking van divers gedimensioneerde luifels boven de meest nabij de bebouwing gelegen rijbaan van de Stadsbaan. Uit dit windtunnelonderzoek blijkt dat de berekende immisatieconcentraties op toetspunten voldoen aan de grenswaarden voor fijn stof ( $PM_{10}$ ) en stikstofdioxide ( $NO_2$ ). Bij realisatie van een luifel dienen onder de luifel géén te openen geveldelen toegepast te worden.*



*De ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid, maakt deel uit van het project 'Ontwikkeling Leidsche Rijn'. Dit project (IB – 1310) is als zodanig opgenomen en beschreven in het NSL. In het NSL is ter borging voor het voldoen aan de grenswaarden de uitvoeringsplichtige maatregel 16086 (Vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling Stadsbaantunnel) opgenomen.*

*Op grond van het voorgaande is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke gebruiksbepaling opgenomen waardoor de bebouwing ter plaatste slechts gerealiseerd kan worden indien deze voorzien is van de hierboven bedoelde luifel<sup>1</sup>.*

## **2. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen (2)**

De provincie verwijst voor haar opmerkingen naar de overlegreactie van de VRU (zie onder punt 6).

*Reactie*

*Zie de beantwoording bij de overlegreactie van de VRU.*

## **3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) (3)**

Het HDSR adviseert positief op het plan. Het plan is conform de beleidsnotities die hiervoor zijn opgesteld, zoals NSSW en de wateropgaveberekeningen van de gemeente.

In de paragrafen 5.10.5.1 en 5.10.3.6 zitten veel dubbelingen in de tekst. Hetzelfde geldt voor paragraaf 5.10.3.4 en 5.10.4. Verzocht wordt dit aan te passen. Tevens wordt in het plan gesproken over een lozings- en onttrekkingvergunning. Deze zijn in 2009 overgegaan in de watervergunning.

In het bestemmingsplan wordt een brug aangelegd over de Grauwaartsingel. Het HDSR stelt dat de ruimte van vrije doorvaart 1 meter hoog en 2,5 meter breed dient te zijn.

De HDSR stelt tenslotte dat in de waterparagraaf niets is vermeld over riolering. Het HDSR ziet graag een verwijzing naar het rioleringsplan dat is opgesteld voor Leidsche Rijn Centrum Zuid in januari 2011 door het IBU.

*Reactie:*

*De dubbelingen zullen uit de tekst worden gehaald en de terminologie zal worden aangepast, zoals door het HDSR is aangegeven. Ter waarborging van de vrije doorgang bij de brug over de Grauwaartsingel zal een regeling in het plan worden opgenomen.*

*Tenslotte zal in de toelichting een verwijzing naar het rioleringsplan dat is opgesteld voor Leidsche Rijn Centrum Zuid in januari 2011 worden opgenomen.*

---

<sup>1</sup> Met betrekking tot de noodzakelijkheid van de te treffen maatregelen vindt nog een nader onderzoek plaats van de luchtkwaliteit ter plaatse, omdat bij de toetsing van het eerdere luchtkwaliteitsrapport is gebleken dat het meetpunt op een onjuiste plaats was geprojecteerd. Het eerder gekozen meetpunt kent een aanzienlijk slechtere luchtkwaliteit dan de plek waarop de bebouwing in werkelijkheid voorzien is. Indien uit het aanvullende onderzoek blijkt dat er geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit, dan zijn de hierboven beschreven maatregelen ook niet noodzakelijk en zullen de hieromtrent gestelde voorwaarden uit het plan worden gehaald.

## 5. Kamer van Koophandel Midden-Nederland - KvK(5)

### 1. Geluidszone industrieterrein Lage Weide

De Kamer van Koophandel is van mening dat op de locaties binnen de geluidszone van industrieterrein Lage Weide geen geluidsgevoelige bestemmingen gebouwd moeten worden. De belangrijkste reden hiervoor is om de belangen van ondernemers op het industrieterrein Lage Weide en de toekomstige bewoners van Leidsche Rijn in dit plangebied duidelijk te scheiden, zodat hier in de toekomst geen problemen over kunnen bestaan.

### 2. Detailhandel

De Kamer van Koophandel merkt op dat er in het plan terecht kritisch wordt gekeken naar de omvang van de nieuw te bouwen locaties voor detailhandel. Er is gekozen voor een redelijk globale planregeling, waarin de functies en het programma slechts in hoofdlijnen zijn vastgelegd en niet gedetailleerd worden vastgelegd op een concrete locatie. De Kamer van Koophandel vindt het erg belangrijk dat deze discussie over detailhandel en mogelijke leegstand gevoerd blijft worden met alle belangrijke stakeholders binnen de regio Utrecht zodat er sprake is van een goede afstemming van de detailhandelslocaties in de regio Utrecht.

#### *Reactie:*

- 1. Het noordelijke gedeelte van het plangebied valt binnen de geluidszone van industrieterrein Lage Weide. Het grootste gedeelte hiervan krijgt een verkeersbestemming, en een klein gedeelte krijgt een centrumbestemming. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat op een hoogte van 5 meter de maximale ontheffingswaarde van 50 dB(A) niet wordt overschreden. Op hogere lagen kan de geluidsbelasting echter oplopen tot maximaal 52 dB(A). Wanneer hier geluidsgevoelige bestemmingen zijn voorzien, dan dient voor het aspect industrielawaai ook een hoger waarde procedure te worden gevolgd. De voorwaarden hiervoor komen overeen met de voorwaarden voor de hogere waarden rail- en verkeersgeluid.*
- 2. In het bestemmingsplan wordt bewust ruimte gehouden voor een flexibele regeling en fasering van de invulling van de detailhandel.*

## 6. Veiligheidsregio Utrecht - VRU (8)

### 1. Kwantitatieve risicoanalyse

VRU concludeert dat er geen kwantitatieve risicoanalyse is opgesteld voor het plangebied. In het document 'Aanvulling in het kader van onderzoek Externe Veiligheid ten behoeve van bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid' wordt aangegeven dat in het rapport 'Oplegnotitie Externe veiligheid nieuwbouw Capgemini Leidsche Rijn' ook de externe veiligheid berekend is voor het plangebied Leidsche Rijn Kern en Zuid. Volgens de VRU is in de oplegnotitie echter alleen de invulling van het kantoorgebouw van Capgemini meegenomen in de berekening. Het volledige stedenbouwkundige programma van Leidsche Rijn Kern en Zuid is hier niet in meegenomen en VRU adviseert de gemeente dan ook om een kwantitatieve risicoanalyse op te stellen voor specifiek het plangebied Leidsche Rijn Kern en Zuid.

### 2. Bebouwing op Stadsbaantunnel en A2-tunnel

VRU merkt op dat in paragraaf 1.3 'Ligging en begrenzing plangebied' van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het plangebied aan de oostzijde grenst aan de toekomstige Stadsbaantunnel die parallel loopt aan de tunnel van Rijksweg A2.

Echter in paragraaf 4.1.6 'Stedenbouwkundig plan' van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat het in de toekomst te realiseren busplatform op de overkapping van de Rijksweg A2 ligt en binnen het deelgebied Kern van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Kern en Zuid valt. Daarnaast geven afbeelding 5 en 6 volgens VRU aan dat binnen het plangebied de Stadsbaantunnel valt. In de bestemmingsregels van het bestemmingsplan is niet de bestemmingsomschrijving van een tunnel opgenomen en volgens VRU is het onduidelijk of de Stadsbaantunnel en de A2-tunnel, al dan niet voor een gedeelte, binnen het plangebied zijn gelegen. Wanneer dat wel het geval is, is niet onderzocht wat de effecten zijn van een Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion-scenario (BLEVE-scenario) in de A2-tunnel op de constructie van de Stadsbaantunnel en de bebouwing die boven op beide tunnels in de toekomst wordt gerealiseerd.

VRU adviseert de gemeente om in het bestemmingsplan duidelijkheid te verschaffen of de Stadsbaantunnel alsmede de A2, al dan niet voor een gedeelte, binnen het plangebied zijn gelegen en dat tegenstrijdigheden hierover binnen het plan worden weggenomen. Tevens adviseert VRU de gemeente om - indien de Stadsbaantunnel en/of de A2-tunnel wel binnen het plangebied vallen - een onderzoek te doen naar de constructieve veiligheid bij een BLEVE-scenario voor de bebouwing die in de toekomst boven de tunnels wordt gerealiseerd.

### 3. Verantwoordingsparagraaf Externe Veiligheid

Vanwege het ontbreken van een kwantitatieve risicoanalyse voor het plangebied kan volgens de VRU op dit moment geen verantwoording ten aanzien van de externe veiligheid plaatsvinden. De huidige aanwezige verantwoordingsparagraaf berust op gegevens die zijn gebaseerd op het rapport 'Oplegnotitie Externe veiligheid nieuwbouw Capgemini Leidsche Rijn'. De huidige conclusie dat vanuit externe veiligheid geen belemmeringen zijn voor het vaststellen van het bestemmingsplan, kan volgens VRU dan ook niet worden gemaakt.

De VRU adviseert de gemeente de verantwoording ten aanzien van de externe veiligheid aan te passen aan de eerder geadviseerde kwantitatieve risicoanalyse die nog moet worden opgesteld voor het plangebied. Daarnaast dienen daarbij de onderzoekresultaten te worden betrokken voor de constructieve effecten van een BLEVE-scenario op de constructie van de Stadsbaantunnel en de bebouwing die in de toekomst boven op de beide tunnels wordt gerealiseerd. Dit laatste is volgens de VRU alleen het geval, wanneer de Stadsbaantunnel en A2-tunnel binnen het plangebied vallen.

### 4. Bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen

Een goede toegankelijkheid van het plangebied is voor de hulpdiensten van essentieel belang en daarbij dienen er ook voorzieningen te komen die een adequate inzet van de hulpverleningsdiensten mogelijk maken. VRU adviseert de gemeente om bij de uitwerking van de bouwplannen binnen het plangebied de afdeling 'Preventie' van het district Utrecht te betrekken, welke de gemeente kan adviseren welke randvoorwaarden en/of (bluswater)voorzieningen noodzakelijk zijn voor een adequate hulpverlening en incidentbestrijding.

#### *Reactie:*

1. *De conclusie van de VRU is onjuist. In het rapport 'Externe veiligheid kantoor LR' Arcadis (27 september 2011) is beschreven (hoofdstuk 3.2.1) dat voor de 'huidige situatie' is uitgegaan van het programma zoals is voorgestaan in Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid. In de figuren 3 en 5 van deze rapportage is de bebouwing van Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid eveneens volgens dit bestemmingsplan te zien. In de resultaten van dat rapport, beschreven in*

*hoofdstuk 4.3, staat vermeld dat voor de huidige situatie geen contour voor de PR is en dat het GR met een factor 0,226 onder de oriëntatiewaarde ligt. Op basis hiervan voldoet het rapport aan de gevraagde kwantitatieve risicoanalyse voor het plangebied van dit bestemmingsplan.*

2. *De plangebieden van het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Kern en het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Zuid zijn groter dan het plangebied zoals opgenomen in het bestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid. Voor het gebied waar de Stadsbaantunnel moet komen, geldt het vigerende uitwerkingsplan voor de A2.*

*De A2-tunnel en Stadsbaantunnel vallen dus buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. De veiligheid van de tunnel is overigens uitgebreid onderzocht bij het ontwerp en de procedures voor de A2-tunnel.*

3. *Bij de reactie onder 1 is aangegeven waarom in casu is gekozen voor één rapport voor de externe veiligheid voor zowel het kantoor van Capgemini als voor het plangebied van onderhavig bestemmingsplan.*

*Zoals is aangegeven bij de vorige reactie vallen de Stadsbaantunnel en de A2-tunnel niet in het plangebied van dit bestemmingsplan. De benodigde kwalitatieve risicoanalyse is daarmee dus wel aanwezig (zie eerder antwoord). De conclusie dat vanuit externe veiligheid geen belemmeringen zijn voor het vaststellen van het bestemmingsplan, is dan ook gerechtvaardigd.*

4. *Te zijner tijd zal de afdeling preventie worden betrokken bij de uitwerking van de bouwplannen in het plangebied.*

## **Deel B: Overleg met de wijkraad**

Het concept-ontwerpbestemmingsplan Leidsche Rijn Centrum Kern en Zuid is ter advisering voorgelegd aan de wijkraad van Leidsche Rijn. Op dit verzoek om advisering is echter geen reactie ontvangen.



## **Deel C: Overzicht wijzigingen in ontwerpbestemmingsplan t.o.v. concept-ontwerpbestemmingsplan**

De wijzigingen die voortvloeien uit deze Nota van overleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Ambtshalve zijn diverse wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het concept-ontwerpbestemmingsplan.