

Bestemmingsplan Westflank Zuid

Vaststellingsrapport, behorende bij het vaststellingsbesluit



Gemeente Utrecht

Ruimtelijke en Economische ontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, september 2014

1. Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan Westflank Zuid heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 13 december gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend eindigde op 23 januari 2014.

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn zienswijzen ingediend door:

| Naam | Adres | Plaats | Datum brief |
|---|----------------|---------|--------------------------------|
| Reclamant 1, Vereniging van Eigenaren Veemartplein-Croeselaan | Croeselaan | Utrecht | 10-01-2014 |
| Reclamant 2 | | Utrecht | 17-01-2014 |
| Reclamant 3, ProRail | Moreelsepark 2 | Utrecht | 20-01-2014 |
| Reclamant 4, Rabobank Nederland | Croeselaan | Utrecht | 21-01-2014 <i>pro forma</i> |

Gezien het karakter van de zienswijze en de directe nabijheid van het hoofdkantoor van Rabobank Nederland is met hen afgelopen 6 maanden een intensief proces doorlopen waarin verscheidene (ruimtelijke ordenings) vraagstukken omtrent de herontwikkeling van de Westflank Zuid aan de orde zijn gekomen. Een belangrijk aandachtspunt was het feit dat de windhinderonderzoeken aantoonde dat het windklimaat bij de personeelsingang van de Rabobank verslechterde. Samen met de Rabobank is vervolgens gekeken op welke wijze deze verslechtering kan worden voorkomen, waarover tevens afspraken zijn gemaakt. Daarnaast zijn er tussen de Rabobank en NS/ Rgd in de afgelopen maanden nadere afspraken gemaakt ten aanzien van onder meer bouwoverlast, programmering en fasering.

2. Ontvankelijkheid

De zienswijzen van de reclamanten genoemd onder 1 t/m 3 zijn binnen de termijn van terinzagelegging bij de raad ingekomen dan wel tijdig aan dit bestuursorgaan verzonden. De zienswijze van reclamant 4 is pro forma tijdig ingediend met een verzoek tot indiening van nadere gronden binnen twee weken na het verstrijken van de inzagetermijn.

3. Zienswijzen

Onderstaand zijn de ingediende zienswijzen samengevat en direct aansluitend, per onderdeel, cursief van beantwoording voorzien.

Per zienswijze is afgesloten met een conclusie of de zienswijze aanleiding geeft het bestemmingsplan aan te passen.

Indeling zienswijzenrapportage

| | | |
|-----|---|----|
| I | Samenvatting van de ingediende zienswijzen | 4 |
| | Reclamant 1 (Vereniging van Eigenaren Veemartplein-Croeselaan)..... | 5 |
| | Reclamant 2 | 7 |
| | Reclamant 3 (ProRail)..... | 11 |
| | Reclamant 4 (Rabobank Nederland)..... | 13 |
| II | Overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan | 19 |
| A. | Wijzigingen naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen | 21 |
| 1. | Wijzigingen in de toelichting van het bestemmingsplan | 21 |
| 2. | Wijzigingen in de regels | 21 |
| B. | Ambtshalve wijzigingen | 22 |
| III | Conclusie..... | 23 |
| IV | Integraal overzicht van de ingediende zienswijzen..... | 25 |

I Samenvatting van de ingediende zienswijzen

Reclamant 1 (Vereniging van Eigenaren Veemartplein-Croeselaan)

1. Inleiding

Reclamant constateert door de knip Croeselaan, een enorme afname van verkeer, een omleiding van busverkeer en verbeterde bussen waardoor zij geconfronteerd wordt met veel minder geluidsoverlast en een aanmerkelijke verbetering van de luchtkwaliteit.

Reactie:

Gemeente is verheugd met dit positieve signaal van reclamant over de verbetering van het huidige woon- en leefklimaat.

2. Ontwerpbesluit Vaststelling hogere waarden

Reclamant verzoekt af te zien van het ontwerpbesluit Vaststelling hogere waarden aangezien het nu verlenen van hogere waarden voor een ontwikkeling die pas over 6-8 jaar plaatsvindt ongewenst is. De vaststelling van de hogere waarde zorgt voor een onacceptabele toename van verkeer met alle gevolgen van dien. Reclamant verzoekt besluit Vaststelling hogere waarde pas te nemen op het moment dat dat noodzakelijk is.

Reactie:

Wanneer in een bestemmingsplan realisatie van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) juridisch-planologisch wordt mogelijk gemaakt dient bij de vaststelling van het bestemmingsplan het gestelde in de Wet geluidhinder in acht te worden genomen. Om die reden dient reeds bij de vaststelling van het bestemmingsplan het besluit Hogere grenswaarde te worden genomen om zo aan te kunnen tonen of de nieuwe ontwikkeling past binnen het wettelijk kader. Het is juridisch niet mogelijk om het besluit omtrent vaststelling hogere waarden door te schuiven naar een later tijdstip, zoals de feitelijke realisatie van een betreffend gebouw.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat het verlenen van een hogere grenswaarde voor een nieuwe ontwikkeling geen directe relatie heeft met de effecten van het plan op de omgeving. Deze effecten van het plan op de omgeving zijn niet gereguleerd via de Wet geluidhinder maar worden afgewogen in het kader van een goede ruimtelijke ordening (effect verkeersaantrekkende werking). Om deze effecten inzichtelijk te maken is een aparte akoestische notitie "Verkeersaantrekkende werking i.r.t. geluid inzake goede RO – Westflank Zuid" d.d. 9 september 2013 opgesteld en toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit deze notitie blijkt dat het effect van het plan op de omgeving zeer beperkt is waardoor er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

3. Reclamant verbaast zich over het feit dat in de akoestische notitie in relatie tot een goede ruimtelijke ordening d.d. 9 september 2013 wordt geconcludeerd dat de geluidbelasting de komende jaren met minder dan 1,5 dB toeneemt terwijl in het ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden staat dat de toelaatbare geluidsbelasting boven het wettelijke maximum verhoogd moet worden naar 59dB. Daarbij vraagt reclamant zich af er bij de berekeningen d.d. 9 september 2013 wel wordt gerekend met de juiste intensiteiten aangezien parkeergarages worden toegevoegd die zorgen voor verkeersaantrekkende werking.

Reactie:

Reclamant legt ten onrechte een relatie tussen het verlenen van een hogere waarde voor een nieuwe ontwikkeling en het effect van het plan inclusief autonome ontwikkeling. Zoals hiervoor reeds uiteen is gezet is het effect van de verkeersaantrekkende werking gering. Bij de beoordeling van het plan is gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU2.0 UTR2.2. Hierin is het plan opgenomen en voor de bepaling van de verkeersaantrekkende werking is het planeffect in mindering gebracht om het akoestisch effect op de omgeving te kunnen bepalen. Inmiddels is het verkeersmodel VRU3.1u van kracht. Dit model laat op de Croeselaan (link nr 11117-1427289 6.452 MVT en link nr 1408014 - 1408015 7.261 MVT) een totaal

van 14.713 motorvoertuigen zien. Het effect van de verkeersaantrekkende werking is dan $10 \cdot \log(14.713/12.650) = +0,66$ dB. De verkeersaantrekkende werking is dus nog steeds gering. Er kan gesproken worden over een goede ruimtelijke ordening.

4. Reclamant verzoekt de effecten van de toename van verkeer ook de bestaande woningen aan de Croeselaan mee te nemen in de overwegingen en niet alleen het nieuwe vastgoed te beschouwen. Hierbij dienen de nieuwe woningen aan de Croeselaan over een geluidluwe gevel te beschikken, terwijl de bestaande woningen aan de Croeselaan geen geluidluwe gevel hebben omdat ze aan de achterzijde worden geconfronteerd met geluid vanuit de Jaarbeurs.

Reactie:

De effecten met betrekking tot de verkeersaantrekkende werking zijn juist bedoeld om inzichtelijk te maken welk akoestisch effect het plan op de directe woonomgeving (woningen Croeselaan) heeft. De nieuwbouw wordt separaat getoetst aan het gestelde in de Wet geluidhinder. Er is door de aparte notitie bij het plan voldaan aan de wens van de reclamant om het effect op de woningen aan de Croeselaan in de afweging mee te nemen.

De eis van de luwe gevel (ten gevolge van bronnen die vallen onder de Wet geluidhinder) hebben conform het geluidsbeleid van de gemeente Utrecht alleen betrekking op nieuwe woningen. Deze eisen gelden niet voor bestaande woningen zoals de woningen aan de Croeselaan. Hierbij wordt tevens opgemerkt dat het geluid van de Jaarbeurs niet valt onder de Wet geluidhinder en daardoor sowieso buiten het beleidskader omtrent luwe gevels valt.

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Reclamant 2

1. Reclamant twijfelt aan de noodzaak nieuwe kantoren te realiseren in het Stationsgebied.

Reactie:

Hoewel het evenwicht tussen het beschikbare aanbod kantoorruimte in Nederland en de vraag naar kantoorruimte de afgelopen jaren in onbalans is geraakt, is er sprake van grote regionale verschillen. Een algemene afnemende vraag naar kantoorruimte zorgt voor een verschuiving van de vraag in de periferie naar de kernstad aangezien deze een aantrekkende werking heeft in regionaal perspectief. De omvangrijke voorzieningen en werkgelegenheid werken als een magneet voor de bevolking en de bedrijvigheid in de omgeving, waardoor de kernstad (zoals Utrecht) in omvang en in belang groeit. Hieronder in tabelvorm het toekomstperspectief van kantoren op de te onderscheiden locaties:

| | toekomstperspectief |
|----------------------------------|---------------------|
| Centrum/stationsgebied | + + |
| Snelweg | 0 |
| OV-knooppuntlocatie | 0 |
| Kantoren verspreid in woonwijken | + |
| Kantoren op bedrijventerreinen | - |

+ = kansrijk 0 = gemiddeld - kansarm

Bron: Stec Groep, 2012

In oktober 2012 heeft de provincie in afstemming met het BRU en de gemeenten een uitgebreid kantorenmarktonderzoek laten uitvoeren door de Stec Groep. De regio Utrecht denkt vanuit kansrijke locaties. Volgens de regio is Utrecht Centrum (als centrum-stationsgebied) onomstreden als kansrijke locatie. Er wordt er dan ook voor gekozen het programma van het Stationsgebied in stand te houden. Dat is onder meer nodig om de concurrentiepositie als een van de sterkste kantorensteden van Nederland te handhaven.

Het Stationsgebied van Utrecht is een toplocatie met (inter)nationale allure. Deze locatie kent zeer weinig leegstand, heeft belangrijke kantoorgebruikers en moderne panden. Daarbij is de OV-bereikbaarheid uitstekend en is de locatie sterk multifunctioneel door de aanwezigheid van diverse voorzieningen. De totale plancapaciteit voor kantoren in het Stationsgebied bedraagt meer dan 200.000 m² bvo. Dat sluit goed aan bij de nieuwbouwbehoefte voor deze locatie, die wordt ingeschat tussen de 200.000 en 250.000 m² bvo tot 2030 (mede afhankelijk van de bovenregionale aantrekkingskracht van de locatie en de beschikbaarheid van kantoorruimte). Ook de fasering van de ontwikkeling op deze locatie sluit goed aan bij de planvorming voor het Stationsgebied.

Onder meer de Vastgoedmonitor Utrecht van 2013 laat zien dat in het Stationsgebied sprake is van het laagste leegstandspercentage in de stad en dat de marktpartijen het Stationsgebied als beste kantoorgebied van de stad beschouwen.

Kortom, op basis van studies blijkt dat er voldoende marktruimte bestaat voor realisatie van de kantoren die middels onderhavig bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt. In de toelichting van het bestemmingsplan is hierover een uitgebreide passage opgenomen in paragraaf 2.2.

2. Reclamant is van mening dat de plannen nadelige invloed hebben op het woongenot aan de Croeselaan. De volgende aspecten worden daarbij door toedoen van vastgoedontwikkeling op de Westflank Zuid als nadelen ervaren:

- In toenemende mate kantooromgeving ipv woonomgeving;
- Verdwijnen van groen en water;

- Vermindering van het uitzicht en lichtinval in eigendom van reclamant;
- Mogelijke waardevermindering (en beschadigingen) van het onroerend goed;
- Sprake van bouw/ geluidsoverlast;
- Sprake van toename van verkeersdrukten wat leidt tot een toename van verslechtering luchtkwaliteit en onoverzichtelijke verkeerssituaties.

Reactie:

Kantooromgeving in plaats van woonomgeving

Op grond van het vigerende bestemmingsplan Actualisering Stationsomgeving (vastgesteld door de gemeenteraad op 31 oktober 2013) is op de gronden tegenover het object van reclamant louter een kantoorfunctie toegestaan.

In het nieuwe bestemmingsplan voor de Westflank Zuid zit een aanzienlijk kantoorprogramma maar er is aan de Croeselaan heel doelbewust een gemengde bestemming opgenomen voor het realiseren van een multifunctioneel bouwblok. Hier is het mogelijk de functie kantoor en wonen te combineren met lichte vormen van horeca/ dienstverlening. Om ervoor te zorgen dat er ook daadwerkelijk een woonfunctie gevestigd zal worden is in de regels bij het bestemmingsplan geborgd dat minimaal 7.000 m² bvo en maximaal 21.000 m² bvo bedoeld is voor de functie wonen. Het bestemmingsplan Westflank Zuid draagt dus ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan bij aan het karakter als 'woonomgeving'.

Verdwijnen van groen en water

Het is juist dat een deel van het groen en water zal verdwijnen ten gunste van de vastgoedontwikkeling. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat bij de uitwerking van het plan een hoog ambitieniveau voor de inrichting van de openbare ruimte wordt nagestreefd.

Vermindering uitzicht en lichtinval

Gezien het feit dat de overzijde van het perceel van reclamant grotendeels onbebouwd is en na uitvoering van de beoogde vastgoedontwikkeling bebouwd is tot een hoogte van 90 meter zal sprake zijn van een vermindering van het uitzicht. Er is een Bezonningsstudie uitgevoerd (Bijlage 11) en hieruit blijkt dat geen sprake is van extra schaduwwerking voor de woningen aan de Croeselaan.

Mogelijke waardevermindering en beschadiging onroerend goed

Voor planschade kent de Wet ruimtelijke ordening een regeling op grond waarvan na het onherroepelijk worden van een bestemmingsplan binnen 5 jaar een tegemoetkoming in de schade kan worden verzocht aan het college van burgemeester en wethouder door diegene die meent schade te lijden als gevolg van dat bestemmingsplan.

In het kader van het bestemmingsplan is een geactualiseerde risicoanalyse planschade onderzoek uitgevoerd. Op basis van die rapportage van 08 juli 2014 blijkt dat er een reële kans bestaat op lichte planschade door toedoen van de herziening van het bestemmingsplan. Echter, deze tegemoetkoming in de planschade valt deels of geheel onder het normaal maatschappelijk risico. Bij iedere beoordeling van een planschadeverzoek dient namelijk rekening te worden gehouden met het zogenaamd maatschappelijk risico. Dit betekent dat een waardedaling van in ieder geval 2% van het vastgoed voor rekening van de benadeelde blijft.

Ten aanzien van eventuele bouwschade wordt opgemerkt dat dit een uitvoeringsaspect betreft dat niet in een bestemmingsplan geregeld wordt. Voor eventuele bouwschade is de ontwikkelaar verantwoordelijk. Doorgaans wordt dit risico afgedekt door het afsluiten van een zogenaamde CAR- en/of AVB-verzekering (respectievelijk Construction All-Risks en Aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven).

Bouw- en geluidsoverlast

Nagenoeg elk bouwproject geeft enige mate van overlast. Deze overlast is echter van tijdelijke aard en kan niet in een bestemmingsplan worden beperkt of gereguleerd. Het betreft een uitvoeringsaspect dat niet in bestemmingsplannen geregeld wordt. Zeker bij complexere bouwwerken in een (dicht) bebouwde omgeving bespreekt de gemeente - voor de start van de bouw - altijd de verleende vergunning met de aannemer. Er wordt dan gesproken over geluid, trillingen, luchtmissies als gevolg van bijvoorbeeld sloopwerk/draaiende kranen en hoe de aannemer omgaat met het aan- en afvoeren van materieel en bouw materiaal. Ook wordt gewezen op het informeren van omwonenden en komt de inrichting van de bouwplaats aan de orde. Deze zaken hebben alles te maken met het voorkomen van hinder.

In het Bouwbesluit 2012 zijn specifieke normen ter voorkoming van geluidsoverlast opgenomen. Het Bouwbesluit staat het bouwen op werkdagen en zaterdag tussen 7.00 uur en 19.00 uur toe mits de geluidsnormen tijdens de bouwperiode niet worden overschreden. De geluidswaarden liggen tussen de 60 db (A) en 80 db (A) op de gevel van geluidsgevoelige objecten, zoals aangrenzende woningen. Het Bouwbesluit geldt landelijk.

Voor het uitvoeren van werkzaamheden die de normen overschrijden buiten de reguliere werktijden, zoals in de avond of nacht is een ontheffing van het college vereist. De gemeente is zeer terughoudend in het verlenen van een dergelijke ontheffing. Alleen in specifieke situaties en bij dringende noodzaak wordt de ontheffing verleend onder strikte condities (dat zou bijvoorbeeld kunnen bij dringende verkeerstechnische, veiligheids- of bouwtechnische redenen). Er geldt dan wel dat de werkzaamheden moeten plaatsvinden met toepassing van de meest geluidarme machines en technieken. Tijdelijke individuele bouwoverlast van omwonenden is geen reden om niet aan een wijziging van het bestemmingsplan mee te werken. De gemeente ziet toe op de naleving van de regels indien er klachten omtrent geluidsoverlast en/of werken buiten de reguliere werktijden worden ingediend.

Luchtkwaliteit

Ten behoeve van het bestemmingsplan Westflank Zuid zijn luchtberekeningen uitgevoerd voor de bestemmingsplansituatie, waarbij rekening is gehouden met de groei van het verkeer als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan. De luchtkwaliteit op de relevante wegen in de directe omgeving van het bestemmingsplangebied is op drie momenten (2013, 2015 en 2020) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het luchtkwaliteitonderzoek is geconcludeerd dat in alle drie de onderzoeksjaren voldaan wordt aan de vigerende grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In de beschouwde periode 2013-2020 verbetert de luchtkwaliteit, als gevolg van de verschoning van het wagenpark en generiek beleid. Uit het oogpunt van luchtkwaliteit zijn er dan ook géén belemmeringen voor de vaststelling van het onderhavig bestemmingsplan.

Verkeersveiligheid

Het is van algemeen belang dat de verkeersveiligheid te allen tijden gewaarborgd wordt. De in- en uitrit van de parkeervoorziening van de Westflank Zuid, maar ook de heringerichte Croeselaan dient te voldoen aan de gemeentelijk verkeerseisen. In de concrete inrichtingsplannen zal dit nader worden uitgewerkt. Hierbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan de verkeersveilige inrichting van de aansluiting van de parkeerontsluiting op de Croeselaan. Ten slotte wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan voldoende ruimte biedt om het verkeer verkeersveilig af te kunnen wikkelen.

Conclusie:

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

- Een passage in de toelichting ten aanzien van de behoefte aan kantoorfunctie is in paragraaf 2.2 toegevoegd, conform de reactie bij onderdeel 1.
- Er is een geactualiseerde risicoanalyse planschade toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Reclamant 3 (ProRail)

1. Trillingen

Reclamant geeft aan dat een onderzoek/ onderbouwing naar aspect Trillingen ontbreekt, zowel naar hinder als naar schade. Gebruikelijk is een onderzoek te doen conform de SBR-richtlijn (zie voorbeeld BP Westflank Noord). Dit onderzoek is van belang voor de constructie van gebouwen.

Reactie:

In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving voor hinder en schade door trillingen. Wel zijn er door de Stichting Bouwresearch (SBR) richtlijnen opgesteld voor trillinghinder of schade als gevolg daarvan. Over het algemeen ontstaat er in een binnenstedelijke situatie geen trillinghinder die meer is dan de maximaal toelaatbare trillingsniveaus, zoals opgenomen in de Richtlijn 'hinder voor personen in gebouwen (richtlijn B)'.

Hinder voor personen in gebouwen wordt in Nederland gewoonlijk beoordeeld op de SBR B-richtlijn. Met behulp van deze richtlijn wordt bepaald of de maximaal optredende trillingssterkte in een gebouw voldoet aan de streefwaarde voor dit gebouw. De streefwaarde voor de trillingshinder is onder meer afhankelijk van de gebouwbestemming (kantoor, wonen, gezondheidszorg, etc.) en of het om een nieuwe of bestaande situatie gaat.

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft het gespecialiseerde adviesbureau Movares d.d. 12 februari 2014 een 'Quickscan trillingshinder Westflank-Zuid' met kenmerk WAG-PB-140002308 uitgevoerd. Op basis van die quick scan blijkt dat gezien de afstand tot het spoor en de kenmerken van de geplande bebouwing in het projectgebied Westflank Zuid, er geen kans is op trillingshinder conform de SBR B-richtlijn. Het nemen van mitigerende maatregelen is daarom niet nodig.

2. Externe veiligheid

Reclamant is niet bekend met de afspraak dat transport van gevaarlijke stoffen vooral 's nachts plaats zou moeten vinden. Dat kan ook niet afgedwongen worden. Ook is het niet zo dat alle wissels in Utrecht voorzien worden van het ATB vv-beveiligingssysteem, deze zijn namelijk alleen van toepassing op de wissels die van belang zijn voor goederenvervoer. Reclamant vraagt zich af of het onderzoek is uitgevoerd met de juiste Basisnet gegevens.

Reactie:

Afspraak over transport in de nacht

Er is in het recente verleden (namelijk naar aanleiding van het bestemmingsplan Stads Kantoor OV-terminal) een afspraak gemaakt met onder meer ProRail over transport van gevaarlijke stoffen in de nacht welke was gekoppeld aan de hoogte van het groepsrisico. Deze afspraak is vastgelegd in een Beheersregeling bij een collegebesluit van 9 februari 2010. Hierin staat, onder andere, dat indien het groepsrisico boven een waarde van 1,7 x de oriëntatiewaarde zou uitkomen dit moet leiden tot aanvullende maatregelen waaronder het afwikkelen van treinen vooral 's nachts en over een preferent spoor. Deze regeling is destijds ook opgenomen in de regels van het bestemmingsplan Stads Kantoor en OV Terminal.

Vorenstaande is echter inmiddels achterhaald, waardoor de passage in het bestemmingsplan Westflank Zuid geschrapt kan worden. De verwijzing naar het vervoer 's nachts: "Het gegeven dat de komen in het groepsrisico" zal worden geschrapt.

ATB vv-beveiligingssysteem

De zin zoals deze geformuleerd staat in het bestemmingsplan blijkt inderdaad te globaal geformuleerd te zijn. De zinsnede "Ook komt op alle plaatsen waar langzamer dan 40 km/uur wordt gereden het zogenaamde ATB-Vv beveiligingssysteem." Zal worden

gewijzigd in: "Ook komt bij alle voor de goederenroutes door Utrecht relevante wissels het zogenaamde ATB-Vv beveiligingssysteem."

EV onderzoek en Basisnet gegevens

In de berekeningen van het Externe Veiligheidsonderzoek is gerekend met dezelfde en juiste (Basisnet-)gegevens. Dat zijn ook de gegevens die we hebben gehanteerd ten behoeve van de berekeningen in het kader van het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU). Hierover is bij de voorbereidende werkzaamheden ten aanzien van DSSU intensief contact geweest met reclamant.

Conclusie:

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

- 'Quicksan trillingshinder Westflank-Zuid' d.d. 12 februari 2014 van Movares is als bijlage toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting;
- De passage in de toelichting in paragraaf 5.5.2. over externe veiligheid is conform vorenstaande aangepast.

Reclamant 4 (Rabobank Nederland)

1. Realisatie woningen

Reclamant vreest dat de bewoners van de nieuwe woningen overlast kunnen ondervinden van de aanwezigheid van de Rabobank. Hierbij kan gedacht worden aan overlast (geluid en luchtkwaliteit) van de parkeerbewegingen naar de parkeergarage van de Rabobank. Daarbij wordt ten behoeve van het kantoor gebruik gemaakt van noodgeneratoren die zorgen voor het uitstoten van rook en geluid.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het goed woon- en leefklimaat voor de woningen onvoldoende rekening gehouden met voornoemde omstandigheden en bestaat dus geen waarborg voor een goed woon- en leefklimaat.

Reactie:

Luchtkwaliteit

Ten behoeve van het bestemmingsplan Westflank Zuid zijn luchtberekeningen uitgevoerd voor de bestemmingsplansituatie, waarbij rekening is gehouden met de groei van het verkeer als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan. De luchtkwaliteit op de relevante wegen in de directe omgeving van het bestemmingsplangebied is op drie momenten (2013, 2015 en 2020) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het luchtkwaliteitonderzoek is geconcludeerd dat in alle drie de onderzoeksjaren voldaan wordt aan de vigerende grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In de beschouwde periode 2013-2020 verbetert de luchtkwaliteit, als gevolg van de verschoning van het wagenpark en generiek beleid. Uit het oogpunt van luchtkwaliteit zijn er dan ook geen belemmeringen voor de vaststelling van het onderhavig bestemmingsplan.

Akoestiek

Om de invloed van geluid op het plan te kunnen bepalen is in het onderzoek Bestemmingsplan Westflank Zuid van Movares van 12 juli 2013 op basis van het vigerende verkeersmodel een projectspecifiek geluidsmodel opgesteld. Op basis van deze rapportage blijkt dat alleen de geluidsbelastingen vanwege de Croeselaan zorgen voor een overschrijding van de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. Daarvoor moeten hogere waarden vastgesteld worden.

De 30 km/uur wegen zoals de Mineurslaan, de busbaan en de Montageweg (die zorgt voor ontsluiting parkeergarages reclamant) veroorzaken feitelijke geluidsbelastingen tot 62 dB en die worden in deze situatie beoordeeld als een goede ruimtelijke ordening. Dit omdat deze de feitelijke geluidsbelasting die op basis van de Wet geluidhinder als ten hoogst toelaatbaar wordt geacht, te weten 68 dB, niet overschrijdt.

Uit een bestudering van de plaatsingsgegevens van de noodgeneratoren van de Rabobank blijkt dat de generatoren alle op grote afstand van de woningbouw zijn gelegen. Alleen aggregaat 'oranje-2' met een rookgasafvoer naar de 10e verdieping ligt in de nabijheid van de beoogde woningbouw. Dit specifieke noodstroomaggregaat maakt onderdeel uit van fase 2 van het huidige renovatieproject van de Rabobank Nederland en wordt eind 2016 verwijderd. Aangezien dit noodstroomaggregaat wordt verwijderd ruimschoots voordat de woningen op de Westflank Zuid wordt gerealiseerd kan geconcludeerd worden dat dit geen invloed heeft op het woon- en leefklimaat van de te realiseren woningen. Op grond van vorenstaande blijkt dat de aanwezigheid van de noodstroomaggregaten op het kantoor van de Rabobank geen significante invloed hebben op de geluidgevoelige functie van de Westflank Zuid.

De Rabobank zal door de herontwikkeling aan de Westflank Zuid niet belemmerd worden in haar bedrijfsvoering en de vrees van reclamant dat de toekomstige bewoners van de Westflank Zuid overlast zullen ondervinden van de aanwezigheid van de Rabobank is niet terecht.

2. Studentenhuisvesting

Uit het ontwerpbestemmingsplan wordt niet duidelijk wat voor woningbouw er zal worden gerealiseerd. Reclamant wenst meer duidelijkheid over typologie van woningen en spreekt de wens uit dat studentenwoningen worden uitgesloten.

Reactie:

In het bestemmingsplan is het woonprogramma flexibel opgenomen in de regels. Louter het maximaal bruto-vloeroppervlak is vastgelegd. Binnen de kaders van het bestemmingsplan is het dus mogelijk diverse woningbouwcategorieën te realiseren, waarbij de uiteindelijke keuze voor wat betreft segmentering wordt overgelaten aan de vraag uit de markt en de behoefte aan woningen in de gemeente..

Het uitsluiten van studentenhuisvesting is vanuit flexibiliteit en uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet wenselijk. Overigens richt een bestemmingsplan zich op gebruik van gronden en bouwwerken, niet op de gebruikers.

3. Zichtlijnen

De situering van het gemengde blok aan de Croeselaan zorgt ervoor dat de centrale personeelsingang minder goed zichtbaar is vanaf de Croeselaan. Zichtlijnen van en naar de personeelsingang worden verkleind ten opzichte van de huidige situatie. Reclamant heeft met de ontwikkelaar in het verleden afspraken gemaakt over handhaving van deze zichtlijnen en verzoekt dan ook het bestemmingsplan op dusdanig wijze aan te passen dat sprake is van een afgeschuinde hoek zodat de huidige zichtlijnen in de richting van de personeelsingang in tact blijven.

Reactie:

Er zijn de gemeente geen afspraken bekend met reclamant over instandhouden van een zichtlijn naar een personeelsingang.

In het Structuurplan Stationsgebied is voor het gehele plangebied Westflank Zuid de rooilijn van de bestaande Knoopkazerne, het uitkragende Beatrixgebouw en de luifel van de Rabobank aangehouden als bouwvlak. In het ontwerpproces daarna is deze rooilijn ook altijd als uitgangspunt aangehouden.

Tijdens de uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan, waarop dit bestemmingsplan is gebaseerd, is geconstateerd dat het strikt aanhouden van deze rooilijn voor het gemengde bouwblok onder meer niet positief werkt voor de zichtbaarheid van de aanlanding van de Rabobrug en de entree van de fietsparkeervoorziening. Op basis daarvan is voorgesteld dit bouwblok 10 meter achter de rooilijn te plaatsen en daarbij de rooilijn van het naastliggende Rabokantoor aan te houden. Het verleggen van de rooilijn ten opzichte van de bouwvlak uit het Structuurplan vergroot niet alleen de zichtbaarheid van de aanlanding van de Rabobrug, maar is (in vergelijking met bouwvlak Structuurplan) ook positief voor de zichtbaarheid van de personeelsingang van de Rabobank vanaf de Croeselaan.

Tevens wijzen we erop dat op het bouwvlak op de verbeelding van het bestemmingsplan een 'specifieke bouwaanduiding -2' van 6 meter breed is opgenomen. In de bijbehorende regels is opgenomen dat ter plaatse slechts een overbouwning is toegestaan waarbij de vrije doorloophoogte minimaal 14,5 meter dient te bedragen ten opzichte van het verhoogde maaiveld. Concreet betekent dit dat vanaf straatniveau reeds over de breedte van de voorgeschreven overbouwning sprake is van zicht op de personeelsingang van de Rabobank.

Vorenstaande neemt niet weg dat het bestemmingsplan een bouwvlak mogelijk maakt waarbij de situering zorgt voor een wijziging van de zichtlijnen op de personeelsingang van het kantoor van reclamant.

4. Mogelijkheid realisatie coffeeshop

Op grond van het bestemmingsplan is in de bestemming Gemengd maximaal 1.000 m²

bvo horeca mogelijk in de categorieën D1 en D2. In de bijlage bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat onder de categorie D2 tevens coffeeshops vallen. Reclamant vindt het ongewenst dat zich ter plaatse een coffeeshop kan vestigen.

Reactie:

In het bestemmingsplan staat over coffeeshops het volgende:

Coffeeshops

Coffeeshops worden gereguleerd middels de Algemene Politieverordening (APV). In de Lijst van Horeca-activiteiten vallen coffeeshops in de horecacategorie D. In de APV is de regulering van coffeeshops opgenomen die voorziet in maximaal aantal gedoogde vestigingen. De vestigingsvereisten zijn vastgelegd in het Cannabisbeleid. Kortom, onder voorwaarden genoemd in de APV en het Cannabisbeleid kunnen coffeeshops gerealiseerd worden binnen de horecacategorie D.

Het is vanwege precedentwerking niet wenselijk coffeeshops ter plaatse van de bestemming Gemengd uit te sluiten.

5. Vestiging kantoren

Reclamant geeft aan dat de grote hoeveelheid aan kantooroppervlakte die middels het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt niet past binnen de beleidskaders die op verschillende overheidsniveau's zijn gesteld. Daarnaast is het onduidelijk op welke wijze de toevoeging van oppervlakte kantoren zich verhoudt tot de huidige leegstand. Een en ander dient beter gemotiveerd te worden.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie bij onderdeel 1 van reclamant 2.

6. Verkeer

In het ontwerpbestemmingsplan is te weinig aandacht besteedt aan de gevolgen die de nieuwe verkeersstromen zullen hebben voor de drukke wegen in de omgeving van het plangebied.

Reactie:

De gemeente beschikt over een verkeersmodel voor het planjaar 2020, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en vervolgens wordt goedgekeurd door het college van B&W. In dit verkeersmodel zijn alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die van invloed zijn op de verkeersbelasting. Dit model wordt gehanteerd als basis voor alle milieuonderzoeken en capaciteitsberekeningen voor herprofilering van de infrastructuur. In dit model zijn alle huidige en toekomstige herontwikkelingen, zowel op gebied van verkeer als op het gebied van vastgoed meegenomen. Concreet betekent dit dat ook de volledig afgeronde herontwikkeling Westflank Zuid, Kop Jaarbeurs, Jaarbeursplein(garage) en ook een definitieve verkeersknip Croeselaan (2017/2018) zijn meegenomen in de capaciteitsberekeningen voor de toeleidende wegen.

Voor de beoordeling van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling moet tevens worden uitgegaan van de uiteindelijk te realiseren verkeerscirculatie via de Overste den Oudenlaan, de Van Zijstweg en de Croeselaan met in acht neming van de verschillende daarbij horende verkeersmaatregelen. Uit het verkeersmodel blijkt dat de capaciteit van de toeleidende wegen doorgaans te allen tijde voldoende om het geprognosticeerde auto- en busverkeer af te wikkelen. De capaciteit van de route Hooggelegen (grootschalige reconstructie met aansluiting op verbreedde A2)– 24 Oktoberplein (fly-over) - Overste den Oudenlaan (uitbreiding kruispuntcapaciteit en rijbaanverdubbeling) is mede daarom aanmerkelijk uitgebreid. Over de uiteindelijke inrichting van de Croeselaan en de Van Zijstweg is het uitgangspunt dat het geprognosticeerde auto- en busverkeer te allen tijde moet kunnen worden afgewikkeld.

Hierbij wordt nog opgemerkt dat de bereikbaarheid van de Rabobank tijdens een presentatie van de bereikbaarheidssimulatie d.d. 27 februari 2014 aan reclamant is toegelicht. Ook in de nabije toekomst zal de Rabobank nauw betrokken worden in het proces ten aanzien van de bereikbaarheid van dit deel van het Stationsgebied.

7. Parkeren

Reclamant vreest dat het aantal parkeerplaatsen in het plangebied onvoldoende zal zijn waardoor extra verkeersonrust en drukte in de omgeving van haar eigendom.

Reactie:

De gemeenteraad heeft op 28 maart 2013 de Nota Stallen en Parkeren vastgesteld. Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht geworden. Echter, de normen van het Structuurplan Stationsgebied waaraan in het bestemmingsplan en SP getoetst is vallen binnen de bandbreedte van de nieuwe Nota parkeren en stallen. De parkeernormen hebben in de nieuwe nota namelijk een bandbreedte om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

| Functie | Oppervlakte | Minimale parkeernorm | Totaal benodigd |
|----------------|-------------------------|-------------------------------|------------------------|
| Kantoor | Tussen 70.000 en 84.000 | 0,4 (per 100 m2 bvo) | 280-336** |
| Wonen | Tussen 7.000 en 21.000 | 0,9 (woningen 80 tot 130 m2)* | 63 en 189** |
| | | | 399 en 469** |

* Op basis van woninggrootte van 100 m2 bvo

** Afhankelijk van functionele verdeling tussen kantoor en wonen in de bestemming Gemengd

Op basis van bovenstaande tabel is tussen de 399 en 469 parkeerplaatsen nodig om de parkeervraag te kunnen accommoderen. Naar huidig inzicht wordt de totale parkeergarage circa 460 plaatsen groot, waarbij tevens plaats geboden wordt aan 50 specifieke dienstvoertuigen van de Rijksoverheid die haar kantoor heeft in de Westflank Zuid.

Conform het vigerende parkeerbeleid wordt daarmee voldaan aan de parkeernorm voor de betreffende locatie. Gezien het feit dat de locatie in de directe nabijheid ligt van het grootste OV-knooppunt van Nederland wordt het aanhouden van de minimale norm ter plaatse van de Westflank Zuid als aanvaardbaar beschouwd.

Om te borgen dat voldoende parkeergelegenheid wordt opgenomen in het plangebied is in artikel 11 van de regels bij het bestemmingsplan een algemene regel met betrekking tot parkeergelegenheid opgenomen. Bij het toetsen van omgevingsvergunningen aan het bestemmingsplan, zal concreet onderzocht worden of de aanvraag aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen voldoet.

De vrees van reclamant dat onvoldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en daarmee extra verkeersdruk ontstaat, is onterecht.

8. Windhinder

Reclamant maakt zich zorgen over windhinder in het gebied en geeft aan dat een en ander niet voldoende is geregeld in het bestemmingsplan. De planregels garanderen niet dat ter plaatse van de Rabobrug en Mineurslaan (Montageweg) sprake zal zijn van een aanvaardbaar windklimaat.

Reclamant verzoekt nader onderzoek te doen naar windhinder en het bestemmingsplan te voorzien van een dwingende planologische regeling om te komen tot een aanvaardbaar windklimaat en op geen enkele wijze een gevaarlijke situatie zal ontstaan voor de gebruikers van de Rabobrug.

Reactie:

Samen met reclamant is in opdracht van de gemeente door adviesbureau Peutz aan aanvullend windhinderonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat middels het uitvoeren van windhinderbeperkende maatregelen aan aanvaardbaar windklimaat kan worden bereikt. In nauw overleg zijn daarbij procesmatige en financiële afspraken gemaakt tussen reclamant en initiatiefnemer van herontwikkeling Westflank Zuid om te komen tot een aanvaardbaar windklimaat in de omgeving van het eigendom van reclamant.

Tevens is in het bestemmingsplan een aanvullende specifieke bouwregel (artikel 3.4 en 4.4) opgenomen die borgt dat bij realisatie van ieder gebouw met een bouwhoogte boven de 30 meter middels een windhinderonderzoek aangetoond dient te worden dat een aanvaardbaar windklimaat bereikt kan worden.

9. WKO

Reclamant gaat er vanuit dat de WKO installaties niet worden beïnvloed door de werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de ontwikkeling op de Westflank Zuid.

Reactie:

Bij de realisatie van de nieuwe vastgoedontwikkeling zal de bouwer rekening moeten houden met de aanwezige WKO-bronnen en daarbij maatregelen moeten treffen om schade te beperken tijdens de uitvoering van de bouw. Echter, ingeval van het risico op beïnvloeding/schade zijn beide partijen gehouden om redelijke schadebeperkende maatregelen te nemen. De schadebeperkingsplicht geldt dus niet alleen voor degene die een handeling verricht die mogelijk tot schade kan leiden. Immers, vanwege het feit dat de WKO-bellen van reclamant zich mogelijk uitstrekken tot onder het eigendom van de ontwikkelaar van de Westflank Zuid kan dat beschouwd worden als een inbreuk op haar eigendomsrecht en daardoor hinder toebrengen aan de uitvoering van de herontwikkeling.

Het betreft hier echter uitvoeringsaspecten die niet geregeld worden in een bestemmingsplan. Desgewenst kan reclamant hier samen met de initiatiefnemer van de herontwikkeling van de Westflank Zuid privaatrechtelijke afspraken over maken.

10. Milieuzonering

In de toelichting van het bestemmingsplan is ten onrechte geen rekening gehouden met het feit dat de Rabolocatie direct naast de geplande ontwikkeling is gelegen.

Reactie:

In de omgeving van Westflank Zuid is sprake van een hoog stedelijk gebied, waarbij geldt dat functies zoals kantoor en wonen zich goed tot elkaar verhouden.

Voor de afstemming van functies op gevoelige bestemmingen zoals woningen is gebruik gemaakt van de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering'. In bijlage 1 van de publicatie staat per milieuaspecten een richtafstandenlijst per omgevingstype. De indicatieve richtafstand die wordt gehanteerd tussen 'Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen' is 10 meter. Hieraan kan direct voldaan worden aangezien de woonbebouwing die mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan Westflank Zuid is gelegen op aanzienlijk ruimere afstand.

Voor zover dit onderdeel van de zienswijze betrekking heeft op goede ruimtelijke ordening in het kader van de akoestische uitstraling dan wordt verwezen naar de reactie onder 1 van deze zienswijze.

11. Onduidelijkheid planregels

Planregels laat aan duidelijkheid te wensen over. Reclamant verzoekt voor de relevante begrippen duidelijke definities op te nemen.

Reactie:

Het is onduidelijk waar reclamant specifiek op doelt. De begrippen die een nadere bepaling behoeven zijn opgenomen in artikel 1 van de regels van het bestemmingsplan op de wijze die gebruikelijk bij alle bestemmingsplannen in de gemeente Utrecht.

12. Onvoldoende onderzoek

Aan het bestemmingsplan ligt onvoldoende onderzoek ten grondslag. Wat de gevolgen zijn voor het milieu is onvoldoende in kaart gebracht dit geldt voor de volgende onderwerpen: MER, milieuzonering, geluid, geur, water, luchtkwaliteit, archeologie, bodem, natuurbescherming, flora en fauna en externe veiligheid.

Reactie:

Het is onduidelijk waar reclamant specifiek op doelt. Alle noodzakelijk onderzoeken zijn uitgevoerd en in de toelichting van het bestemmingsplan aangehaald en in de bijlagen bij de toelichting opgenomen.

Conclusie:

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

- In de toelichting is in paragraaf 2.2. een uitgebreide passage over behoefte aan kantoren opgenomen;*
- In de toelichting zijn omschrijvingen en twee extra bijlagen opgenomen van tweeaanvullende windhinderonderzoeken;*
- Tevens is in het bestemmingsplan een aanvullende specifieke bouwregel opgenomen (artikel 3.4) die borgt dat bij realisatie van ieder gebouw met een bouwhoogte boven de 30 meter middels een windhinderonderzoek aangetoond dient te worden dat een aanvaardbaar windklimaat bereikt kan worden.*

II Overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan

A. Wijzigingen naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen

1. Wijzigingen in de toelichting van het bestemmingsplan

De volgende (geactualiseerde) rapportages zijn toegevoegd als bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan, alsmede de toelichting is daarop aangepast:

- a. Quicksan trillingshinder Westflank-Zuid, Movares, 12 februari 2014;
- b. Risicoanalyse planschade Westflank Zuid, Bro, 8 juli 2014;
- c. Aanvullend windtunnelonderzoek Knoopkazerne, TNO, 12 mei 2014;
- d. Windklimaatonderzoek, Peutz, 7 augustus 2014.

In paragraaf 2.2 is een passage opgenomen over de actuele regionale behoefte aan kantoren en woningbouw.

In paragraaf 5.5.2. over Externe Veiligheid zijn enkele nuances aangebracht in de tekst.

2. Wijzigingen in de regels

- a. In het bestemmingsplan is de volgende aanvullende specifieke bouwregel in 2 bestemmingen opgenomen (artikel 3.4 en 4.4): *'Het oprichten van gebouwen, genoemd in artikel 3.2.1, hoger dan 30 meter is uitsluitend toegestaan indien middels een schriftelijke rapportage van een onafhankelijk adviesbureau aan het college van burgemeester en wethouders is aangetoond dat, in het plangebied en op de aan het plangebied grenzende gronden en bouwwerken, sprake is van tenminste een matig windklimaat voor de in dat gebied geldende activiteit (doorlopen/ slenteren) conform NEN8100.'*

3. Wijzigingen op de verbeelding:

geen

B. Ambtshalve wijzigingen

1. Wijzigingen in de toelichting:

- a. Vanwege de update van het verkeersmodel zijn de volgende memo's als bijlagen toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan:
 - Memo nieuw verkeersmodel irt akoestisch onderzoek BP WFZ, gemeente Utrecht, 13 augustus 2014;
 - Memo nieuw verkeersmodel irt beoordeling Luchtkwaliteit BP WFZ, gemeente Utrecht, 28 augustus 2014.

2. Wijziging in de regels:

- a. Om onder meer liftopbouwen op het verhoogde maaiveld en kelders onder het verhoogde maaiveld te realiseren zijn in de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied de woorden 'dakopbouwen' en 'kelders' toegevoegd;
- b. De hoogte van de overbouw uit artikel 5.2.1.b is aangepast naar 25 meter. Dit is noodzakelijk om de maximale bouwhoogte van de overbouw aan te laten sluiten bij de aangrenzende bebouwing.

3. Wijzigingen op de verbeelding:

Een aantal hoogtescheidingslijnen is aangepast:

- a. Ter plaatse van het knoopplein is het voor een ruimer deel mogelijk het verhoogde plein aan te leggen tot maximaal 8 en 5 meter. Dit is gedaan om meer flexibiliteit te bieden aan uitwerking van de situering van trappartijen en stijgingspercentages om het hoogteverschil Croeselaan en Forum op een zo doelmatig mogelijke wijze (ook voor mindervaliden) te overbruggen;
- b. Ter plaatse van de bestaande Knoopkazerne zijn gedeelten van het bouwvlak aan het Knoopplein en aan de zijde van het Beatrixtheater gewijzigd naar 48 meter en daarmee in overeenstemming gebracht met huidige hoogte van het hoofdgebouw in het bouwvlak;
- c. Ter plaatse van de bestaande Knoopkazerne is de maximale bebouwingshoogte gewijzigd naar 25 meter zodat deze in overeenstemming is met de bestaande bebouwingshoogte.

III Conclusie

Op grond van de hoofdstukken I en II wordt voorgesteld:

1. Naar aanleiding van de zienswijzen 2, 3 en 4 wijzigingen aan te brengen in het bestemmingsplan; conform het vaststellingsrapport;
2. Ambtshalve wijzigingen door te voeren in het bestemmingsplan conform het vaststellingsrapport;
3. Geen exploitatieplan vast te stellen;
4. Het bestemmingsplan "Westflank Zuid, Stationsgebied" zoals vastgelegd in het digitale GML-bestand identificatienummer NL.IMRO.0344.BPWESTFLZUIDSTA-VA01, met ondergrond NL.IMRO.0344.BPWESTFLZUIDSTA-VA01.dgn . gewijzigd vast te stellen.

IV Integraal overzicht van de ingediende zienswijzen