Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas

Juni 2022

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN WONINGBOUW HAARRIJN EN HAARRIJNSEPLAS 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 5
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 6
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen 7
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 7

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 13

ZIENSWIJZE 1 13
ZIENSWIJZE 2 14
ZIENSWIJZE 3 15
ZIENSWIJZE 4 16
ZIENSWIJZE 5 20
ZIENSWIJZE 6 22
ZIENSWIJZE 7 23
ZIENSWIJZE 8 24
ZIENSWIJZE 9 31
ZIENSWIJZE 10 31
ZIENSWIJZE 11 31
ZIENSWIJZE 12 36
ZIENSWIJZE 13 39
ZIENSWIJZE 14 39

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas

Het plangebied ligt in het uiterste noordwesten van Leidsche Rijn, parallel aan de A2 kant van Utrecht. De grens van het plangebied wordt gevormd door de oostelijke watergang van de WRK-zone (Watertransportleiding Rijnkennemerland) aan de noordoostzijde, het talud van de Haarrijnse Rading en het Máximapark aan de zuidoostzijde, het landinrichtingsgebied Haarzuilens aan de noordwestzijde en de Oever van de ecologische zone Haarrijn aan de zuidzijde. Het doel van het bestemmingsplan is het mogelijk maken van woningen, een school, horeca, evenementen, energie-eilanden en een recreatiegebied.

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 2.3 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 3 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 1 oktober 2021 tot en met donderdag 11 november 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 14 zienswijzen ingediend. Een reactie (indiener 14) is per e-mail ingediend. De indiener is in de gelegenheid gesteld om op de geschikte wijze een reactie in te dienen maar de indiener heeft uitdrukkelijk aangeven hiervan geen gebruik te willen maken. Deze reactie wordt desalniettemin behandeld. Alle andere zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

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. De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad, zodat de raad kennis kan nemen van de zienswijze.

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 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan

2.1 Procedureel

Er zijn 14 zienswijzen ingediend. Een reactie (indiener 14) is per e-mail ingediend. De indiener is in de gelegenheid gesteld om op de geschikte wijze een reactie in te dienen maar de indiener heeft uitdrukkelijk aangeven hiervan geen gebruik te willen maken. Deze reactie wordt desalniettemin behandeld. Alle andere zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

In dit document is een samenvatting van alle ingediende zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas 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 DATUM, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan NAAM.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen richten zich met name op de zorg voor het behoud van natuurwaarden, mobiliteits- en geluidseffecten en het stedelijk karakter van het gebied en het effect op het woon- en leefklimaat. Daarnaast worden vraagtekens gezet bij de noodzaak van energie-eilanden. Vitens verzoekt om opname van een zogenaamde boringsvrije zone in verband met de bescherming van het grondwater. Het hoogheemraadschap verzoekt om nadere afstemming over de waterparagraaf.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd.
Vervolgens worden de wijzigingen in de toelichting en de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Toevoegen artikel 20.1 Milieuzone-boringsvrije zone.

Naar aanleiding van zienswijze nummer 10 is in artikel 20.1 een regeling over de Milieuzone-boringsvrije zone opgenomen.

20.1 Milieuzone-boringsvrije zone
20.1.1 Aanduidingsomschrijving
De gronden ter plaatse van de aanduiding: 'Milieuzone-boringsvrije zone' zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van de beschermde kleilaag in de bodem van de boringsvrije zone van het grondwaterwingebied Leidsche Rijn. Op deze zone zijn regels van de Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht van toepassing.

20.1.2 Bouwregels
1. Het is in de boringsvrije zone verboden om:
   a. boorputten op te richten, in exploitatie te nemen of te hebben met een boordiepte van 40 meter of meer onder het maaiveld;

b. grond- of funderingswerken uit te voeren of te hebben op een diepte van 40 meter of meer onder het maaiveld;
c. werken tot stand te brengen of handelingen te verrichten waardoor direct of indirect warmte aan het grondwater wordt onttrokken of toegevoegd, met inbegrip van het oprichten, in exploitatie nemen of hebben van een bodemenergiesysteem.

Het verbod van lid 1, geldt niet als vrijstelling is verleend op grond van de Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht.

De boringsvrije zone is tevens op de verbeelding opgenomen als 'Milieuzone-boringsvrije zone'.

2.3.1.2 Aanpassing artikel 10, specifieke vorm van water-natuur.

Aan de regel wordt toegevoegd dat het aangewezen deel van de plas ook is bestemd voor de bescherming en instandhouding van de natuurwaarden. De in de regel genoemde aanduiding 'specifieke vorm van water-natuur' is op de verbeelding opgenomen. Zo beschermen we de overwinterende vogelpopulatie die hier jaarlijks neerstrijkt. In de regel is bij de specifieke gebruiksregels ook een verbod voor recreatie opgenomen voor dit deel van de plas; 'ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water-natuur' is het gebruik voor recreatie niet toegestaan.'

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing artikel 18.3
De Utrechtse standaard bepaling over de voorwaardelijke verplichting over parkeren is aangepast. In artikel 18.3 wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

18.3 Voorwaardelijke verplichting over parkeren
1. Een vergunning voor het bouwen wordt alleen verleend, als vaststaat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op het bouwen van bijbehorende bouwwerken, dakopbouwen of dakterrassen.
3. Aan de hand van beleidsregels waarin de normen voor parkeergelegenheid zijn opgenomen, stellen burgemeester en wethouders vast of aan de regels onder 1 wordt voldaan.

2.3.2.2 Aanpassing artikel 18.4, artikel 19 en 21
De nummering van de leden is in artikel 18.4, artikel 19 en artikel 21 aangepast aan de nieuwe Utrechtse standaard. Inhoudelijk zijn er geen wijzigingen doorgevoerd.

2.3.2.3 Aanpassing artikel 11 en 12
De mogelijkheden voor het plaatsen van bergingen zijn in geringe mate verruimd. In andere gebieden is gebleken dat de opgenomen (standaard)regeling beperkend is voor het bouwen van bergingen op de erfgrens of in geclusterd in een gebied buiten het achtererf. Om extra leges te voorkomen is de regeling voor bergingen aangepast.

2.3.2.4 Aanpassing artikel 13
Aan artikel 13 is een regeling voor bijbehorende bouwwerken toegevoegd. Deze regeling ontbrak ten onrechte in het ontwerpbestemmingsplan.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing paragraaf 5.11.2 van de toelichting
Naar aanleiding van zienswijze 10 is in paragraaf 5.11.2 de onderstaande paragraaf in het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

De contouren van de boringsvrijzone overlappen het plangebied slechts voor een gering deel. Op deze locatie gelden de bestemmingen Recreatie en Groen. Hoewel ingrijpende ontwikkelingen op deze locatie niet plaats zullen vinden, is in artikel 20.1 een regeling opgenomen om de kleilaag te beschermen.

2.3.3.2 Aanpassing waterparagraaf in bijlage 25 van de toelichting van het bestemmingsplan
Naar aanleiding van zienswijze 14 is de waterparagraaf geactualiseerd. De bijgewerkte waterparagraaf vervangt de bijlage die bij het ontwerp was opgenomen.

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.4.1 Aanpassing paragraaf 2.3.2.2.5, paragraaf 4.2.1 en 4.2.3 van de toelichting
Het beleid over verkeer en mobiliteit is geactualiseerd. In paragraaf 2.3.2.2.5 van de toelichting van het bestemmingsplan, wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

2.3.2.2.5 Verkeer en mobiliteit

Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht (2021)
De gemeenteraad heeft op 25 november 2021 de Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht vastgesteld. Met de beleidsregels parkeernormen fiets en parkeernormen auto, die 1 februari 2022 in werking zijn getreden, bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren.
In de parkeervisie wordt een viertal doelen gesteld, ten behoeve van een gezonde, leefbare en bereikbare stad, die daarnaast ook verkeersveilig is en waar een goede luchtkwaliteit is.
Deze doelen zijn:
2. Bereikbaarheid van en binnen de stad;
3. Kwaliteitsslag openbare ruimte;
4. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit;
5. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte.

De gemeente zet in op groei binnen de bestaande stad. Daardoor groeit ook de mobiliteit in de stad. Om leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen, wil de gemeente het fietsgebruik stimuleren en het autogebruik niet verder laten toenemen. Om dit te kunnen bereiken is een gebiedsoverstijgende aanpak en een stadsbrede sturing nodig en moet gekeken worden naar een (her)verdeling en verspreiding van de bestaande parkeercapaciteit over de gehele stad. Dit is nieuw in de gemeentelijke aanpak, omdat tot nu toe met name buurtgericht, wijkgericht of ontwikkelingsgericht werd gekeken.

De nieuwe parkeervisie gaat in op de maatregelen die nodig zijn in de verschillende buurten in Utrecht en geeft aan wat nodig is om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren en het autoverkeer, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen. In het beleid wordt gestuurd op het aanwenden van andere mobiliteit (anders dan de auto), onder andere door het beperken van de mogelijkheid tot aanleg van reguliere particuliere parkeerplaatsen in betaald parkeergebied.

In zes modules, behorende bij de parkeervisie, werkt de gemeente de uitvoering van de parkeervisie verder uit. Op dit moment zijn twee van de zes modules vastgesteld: 'Parkeernormen' en 'Aanpak betaald parkeren'. De modules 'Parkeerhubs', 'Fietsparkeren', 'Aanpak parkeren openbare ruimte' en

'Parkeren en toegankelijkheid' worden op dit moment uitgewerkt. De beleidsregel parkeernormen fiets en beleidsregel parkeernormen auto zijn een uitwerking van de module 'parkeernormen'.

Utrecht wordt in de parkeervisie opgedeeld in verschillende parkeerzones. De parkeerzones verschillen van elkaar in bijvoorbeeld de hoogte van parkeernormen voor fiets en auto, de gehanteerde tarieven bij betaald parkeren of voorwaarden voor de uitgifte van parkeervergunningen. De gebiedsindeling wordt per zone (A, B of C) met de daarbij behorende normen op een kaart aangegeven.

In de module 'parkeernormen' wordt aangegeven hoe omgegaan moet worden met fiets- en autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Hierbij wordt ingegaan op:
- de aantallen parkeervoorzieningen die nodig zijn bij ontwikkelingen;
- de eisen voor de plek en kwaliteit;
- de mogelijke alternatieven voor parkeren bij ontwikkelingen en
- het meebetalen aan alternatieve vervoersmiddelen via een nieuw bereikbaarheidsfonds.

Daarnaast wordt aangegeven hoe ervoor gezorgd wordt dat de parkeervoorzieningen worden gebruikt zoals ze zijn bedoeld.

Betekenis voor het plangebied
In de algemene bouwregels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over parkeren. In paragraaf 4.2.3 wordt verder ingegaan op het parkeren in het plangebied.

Mobiliteitsplan 2040 (2021)
Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (vastgesteld op 15 juli 2021) vervangt het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016). Met het Mobiliteitsplan blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten:
- Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;
- Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit verminderen we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer of spreiden we deze beter over de dag;
- Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven aan de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen, zorgen we ervoor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;
- Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk bieden we fietsers de keuze om hun bestemming via verschillende routes te bereiken. Zo zorgen we ervoor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en dat het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;
- Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we ervoor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;
- Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u;
- Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden, zorgen we ervoor dat je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer en de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;

- Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we ervoor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten;
- Slim sturen: door het toepassen van de prioritering bij de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;
- Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel, het Ledig erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.

Betekenis voor het plangebied
In paragraaf 4.2.1wordt uitgebreid aandacht besteed aan de verkeersaspecten. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het mobiliteitsplan.

Naar aanleiding van de aanpassing van deze paragraaf is ook paragraaf 3.2.4 van de toelichting geactualiseerd.

2.3.4.2 Aanpassing paragraaf 2.3.2.2.6 Gezond stedelijk leven
De toelichting op het gezondheidsbeleid is geactualiseerd. In paragraaf 2.3.2.2.6 van de toelichting van het bestemmingsplan, wordt de tekst van het ontwerp vervangen door de volgende tekst:

Nota Gezondheid voor iedereen - Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023
De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. In de nota is gezonde leefomgeving één van de 7 speerpunten. De ambitie is een gezonde leefomgeving voor elke Utrechter die zo is ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen.

Gezond leven is gemakkelijk
De openbare ruimte wordt zo ontworpen dat deze voor iedereen bespeelbaar is en uitnodigt om te bewegen, te sporten, te verblijven en te ontmoeten. De voetganger en de fietser krijgen vaker voorrang dan de auto en krijgen meer ruimte. Het openbaar vervoer wordt een aantrekkelijk alternatief door betere bus-, tram- en treinverbindingen. Nieuwe woonwijken worden zo ontworpen dat de auto minder nodig is. Door voorzieningen dichtbij en door ontmoetingsplekken wordt ontmoeting gefaciliteerd. Dit draagt bij aan de sociale cohesie in de buurt. Er wordt toegewerkt naar een omgeving waar Utrechters gemakkelijk voedselkeuzes kunnen maken die gezond zijn voor mens, dier en milieu.

De druk op de gezondheid is zo laag mogelijk
Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Ook wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 motorvoertuigen per etmaal), met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen per etmaal) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, wordt onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen.

Er worden hogere lokale ambitiewaarden voor geluid gehanteerd dan de wettelijke grenswaarden namelijk 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Ook worden stille plekken beschermd. In dit licht worden geen horecavoorzieningen toegestaan in stille hofjes en rustige woonstraten.
Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Nieuwe wegen, woningen en kantoren leiden niet tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere lucht- of geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen zoals een geluidsluwe zijde en extra groen.

Mensen voelen zich prettig
Een evenwichtige balans tussen wonen, werken en recreëren is belangrijk voor een gezonde leefomgeving. Zo is er ruimte voor groen, water en is er ruimte om te spelen, te ontmoeten en te bewegen. Dit betekent ook dat er voldoende ruimte is om te recreëren in de buurt. Er zijn voldoende (maatschappelijke) voorzieningen en er is aandacht voor diversiteit in functies van de openbare ruimte. De aanwezigheid van groen is goed voor de gezondheid van mensen, en voor de biodiversiteit in de stad. Groene ruimtes nodigen uit tot bewegen, zorgen voor verkoeling, zijn belangrijk als recreatieve (ontmoetings-) ruimte en absorberen geluid. Straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels worden zo groen mogelijk ingericht volgens het 'groen tenzij' principe. Elke Utrechter heeft de mogelijkheid om vanuit zijn woning een prettig ommetje te maken, want dat nodigt mensen uit tot meer bewegen en draagt bij aan ontmoeten.

2.3.4.3 Aanpassing paragraaf 5.10 Natuurbescherming
Op 22 maart heeft de het college van Gedeputeerde Staten de gevraagde vergunning Wet natuurbescherming geweigerd. Het betreft een zogenoemde positieve weigering aangezien er alleen sprake is van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de aanleg- en bouwfase. Deze zijn vrijgesteld. Daarom is de volgende passage in paragraaf 5.10 Natuurbescherming toegevoegd:

Op 17 maart 2022 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Utrecht de positieve weigering afgegeven (zie Bijlage 22 Positieve weigering Wnb stikstof). Daarbij is rekening gehouden met het gegeven dat op 13 januari 2022 de Regeling natuurbescherming is gepubliceerd waarbij een nieuwe Aerius-versie verplicht is gesteld. De consequentie hiervan is dat de lopende aanvraag (waarvoor nog geen definitieve beschikking is verleend), opnieuw is doorgerekend (zie Bijlage 23 Bijlage positieve weigering Wnb Aerius).

2.3.4.4 Aanpassing Watertoets
In paragraaf 5.11 is de meest actuele verantwoording van de watertoets opgenomen. Bijlage 25 is aangepast naar aanleiding van aanvullend overleg met Het hoogheemraadschap.

2.3.4.5 Aanpassing paragraaf 7.7 Artikelsgewijze toelichting
In paragraaf 7.7. Artikelsgewijze toelichting is de toelichting op artikel 18 vervangen en in overeenstemming gebracht met de Utrechtse standaard met de volgende tekst:

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor (beperkte) overschrijdingen van bebouwingsgrenzen die op de kaart zijn aangegeven, een voorwaardelijke verplichting over parkeren en regels voor woningvorming en omzetting.

Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Deze planregel volgt uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 9 september 2015 (201410585/1) over bestemmingsplan "KPN Campus Fockema Andreaelaan, Rubenslaan e.o.".
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Artikel 18.3 lid 1 van de planregels regelt dat bij een omgevingsvergunning voor het bouwen de parkeergelegenheid voor auto's en fietsen voldoet aan het gemeentelijk beleid.

Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan, zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan de voorwaarde om voldoende parkeergelegenheid te regelen. Met de beleidsregels parkeernormen fiets en parkeernormen auto bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren.
Als gedurende de geldigheid van dit bestemmingsplan het parkeerbeleid wordt gewijzigd, geldt als uitgangspunt dat een aanvraag om omgevingsvergunning aan het op dat moment geldende parkeerbeleid wordt getoetst. In beleidsregels wordt door middel van een overgangsregeling bepaald in welke gevallen het eerdere parkeerbeleid blijft gelden.
Op 25 november 2021 is de parkeervisie Fietsparkeren en autoparkeren in een groeiend Utrecht vastgesteld. De bijbehorende beleidsregels zijn op 1 februari 2022 in werking getreden.

Woningvorming en omzetting
De gemeenteraad heeft op 26 november 2015 de Beleidsnotitie Woningsplitsen en omzetten vastgesteld, waarin is geregeld dat het splitsen en omzetten van woningen niet zonder meer is toegestaan. Op grond van dit beleid is zowel in de Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019 gemeente Utrecht, als in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik een vergunningplicht opgenomen voor woningvorming (door bouwkundig splitsen) of omzetting van woonruimte.
Woningvorming en omzetting van woonruimte voor kamerverhuur voorziet weliswaar in de behoefte aan woonruimte voor starters en studenten, maar kan de leefbaarheid van de omgeving nadelig beïnvloeden. Daarom wil de gemeente kunnen toetsen of de woningvorming of omzetting de leefomgeving niet onevenredig aantast.
Op grond van de Wet ruimtelijke ordening kan de gemeente een vergunning vragen voor woningvorming en omzetting. In lid 18.4 bepaalt de regel onder 1 dat het omzetten en woningvormen zonder vergunning verboden is. De regel onder 2 geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om, in afwijking van de regel onder 1, woningvorming of omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte toe te staan. Burgemeester en wethouders toetsen hierbij aan de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen van de Beleidsregels Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht. De voorwaarde voor het verlenen van de vergunning is, dat de nieuwe woningen of onzelfstandige woonruimten voldoen aan de oppervlakte- en geluidseisen en dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het woon- en leefklimaat, het verkeer, de parkeersituatie en de gebruiksmogelijkheden van de buren.

2.3.4.6 Aanpassing ladderonderbouwing in bijlage 1
De ladderonderbouwing is op ondergeschikte onderdelen aangepast. Voor de ruimtelijke effecten werd verwezen naar hoofdstuk 5. Dit moet zijn hoofdstuk 3. Dit is in dit onderzoek aangepast.

2.3.4.7 Toevoegen positieve weigering vergunning Wet natuurbescherming in bijlage 22
De positieve weigering van de gevraagde vergunning Wet natuurbescherming is toegevoegd in bijlage 22 van de toelichting.

2.3.4.8 Toevoegen Aerius-berekening behorende bij positieve weigering in bijlage 23
De Aerius-berekening behorende bij de positieve weigering van de gevraagde vergunning Wet natuurbescherming is toegevoegd in bijlage 23 van de toelichting.

2.3.4.9 Toevoegen Mobiliteitsplan Haarrijn in bijlage 3.

Voor het thema verkeer is een samenhangende rapportage opgesteld en toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting.

2.3.4.10 Toevoegen akoestisch onderzoek evenementen in bijlage 9.

Voor het thema evenementen is een geluidonderzoek uitgevoerd en toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting. Aan paragraaf 5.6 van de toelichting is toegevoegd: 'Door adviesbureau Peutz is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting door evenementen, en is de in het bestemmingsplan opgenomen regeling getoetst (Akoestisch onderzoek evenementenregeling bestemmingsplan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnsesplas, Peutz 20 december 2021). Bij de berekeningen is uitgegaan van de 'Handleiding meten en rekenen Industrielawaai' uit 1999 (Handleiding) en is voor de berekeningen gebruik gemaakt van methode II.8 (Berekening van de overdracht) zoals in de Handleiding vermeld Uit het onderzoek blijkt dat, uitgaande van de beschouwde typen evenementen en bijbehorende geluidemissies de optredende geluidniveaus binnen de gestelde geluidgrenswaarden uit het evenementenbeleid zullen blijven. Rekening houdend met de specifieke onderzochte locaties zijn alle typen gewenste muziekpresentaties mogelijk. Geconcludeerd wordt dat het plangebied geschikt is voor het beoogde doel.'

2.3.4.11 Toevoegen hogere waardenbesluit in de bijlagen
Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan heeft een ontwerpbesluit hogere waarden wegverkeerslawaai ter inzage gelegen. Het namens het college van B&W genomen besluit is als bijlage 31 opgenomen.

2.3.4.12 Actualiseren parkeerbalans
Er heeft een actualisering van de parkeerbalans plaatsgevonden. De meest actuele versie is opgenomen als bijlage 4 van de toelichting. Deze versie vervangt de parkeerbalans zoals deze bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen.

2.3.4.13 Aanduiding ligplaatsen woonschepen
Door het toevoegen van de aanduiding 'specifieke vorm van water-natuur' is de aanduiding voor de ligplaatsen voor woonschepen in geringe mate aangepast om goed op de nieuwe aanduiding aan te sluiten.

2.3.4.14 verwijderen tekstpassage
In paragraaf 4.1.2 van de toelichting is onderstaande passage verwijderd;
'Parkeren voor Haarzuilens
In het uiterste noorden van het plan is rekening gehouden met de aanleg van een parkeerplaats voor bezoekers van het landinrichtingsgebied Haarzuilens. Er is ruimte voor circa 36 auto's, bedoeld als kleinschalige opstapplek voor een wandeling in het gebied van Haarzuilens en rond de plas. De parkeerplaats is verhard met grastegels.'
In een overleg met Natuurmonumenten begin van dit jaar is aangegeven bezoekers met de auto te willen concentreren aan de reeds aanwezige parkeerplaats aan de Thematerweg.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Een drijvend zonnenpark is onwenselijk in Haarrijn
Indiener is het niet eens met het plan om een drijvend zonnepark op de Haarrijnse plas te realiseren. Het Utrechtse stroomnet kan de extra capaciteit niet aan en zal overbelast raken. Pas als er door Stedin/Tennet aanpassingen gedaan zijn aan het netwerk kan er efficiënt gebruik gemaakt worden van de extra opgewekte energie (indiener verwijst naar een artikel op nu.nl van 12-10-2021 hierover). Deze aanpassingen van het net zal nog vele jaren gaan duren, waardoor het doel niet zal worden gehaald. Indiener denkt dat de gemeente via andere instrumenten (subsidies e.d.) woningcorporaties en gebouw eigenaren ook kan bewegen om zonnepanelen te plaatsen op bebouwing.

Reactie
Via het programma 'Zon op dak' worden gebouweigenaren geholpen en gestimuleerd om zonnepanelen op daken te leggen. Dit programma heeft ertoe geleid dat op dit moment 24% van de daken zonnepanelen heeft. We werken aan een programma om dat percentage nog verder te verhogen. Aanvullend daarop willen we ook de Haarrijnse Plas benutten. Vanzelfsprekend kan dat alleen als er een aansluiting op het elektriciteitsnet mogelijk is. Stedin en Tennet onderzoeken momenteel oplossingen voor problemen in het hoogspanningsnet. De gemeente start zelf een onderzoek naar oplossingen buiten het hoogspanningsnet om. We verwachten dat de capaciteitsproblemen in het elektriciteitsnet vroeg of laat worden opgelost en gaan daarom door met de planontwikkeling voor zonnepanelen op de Haarrijnseplas.

2. Er is onterecht geen MER opgesteld voor de drijvende zonne-eilanden
Ook verbaast het indiener dat er geen MER wordt opgesteld omdat de milieu effecten van de drijvende zonne-eilanden nog onbekend zijn, vind ik dat hier eerst meer onderzoek naar gedaan moet worden. Daarnaast is de Haarrijnse plas als locatie (nabij de vogelplas) te klein en niet geschikt voor zonnepanelen. Mede door de vele uitwerpselen van de vogels raken de zonnepanelen snel bevuild en wordt de coating van de panelen aangetast. Er zal dus veel schoonmaak moeten plaatsvinden (is duur), waarbij de schoonmaakmiddelen in het zwemwater terecht komen.

Reactie
De voorgenomen activiteit (zonnepanelen op de plas) is (sec) niet m.e.r.-plichtig (zie Besluit milieueffectrapportage). De energie-eilanden zijn evenwel wel beschouwd als onderdeel van de uitgevoerde merbeoordeling. Als bijlage bij het bestemmingsplan is het advies plaatsing zonnecellen in relatie tot beschermde soorten Haarrijnseplas Utrecht toegevoegd. Met het onderhoud van de panelen is rekening gehouden.

3. Bouwhoogte in Haarrijn ongewenst
Indiener vindt het plan om in Haarrijn hoogbouw (8 verdiepingen) toe te passen op een plek waar de vogels en vleermuizen foerageren onwenselijk en niet passen in de omgeving. Indiener zou een maximale hoogte van 3 verdiepingen voorstaan.

Reactie
Het Stedenbouwkundige Plan voor Haarrijn is opgezet vanuit het uitgangspunt dat de meervleermuis kan blijven foerageren. De meervleermuis is alleen op de westelijke plas waargenomen. De oostelijke plas is daarmee niet-essentieel voor deze soort. De overige vleermuizen foerageren ook boven de plas, maar in (relatief) minder belangrijke aantallen. Verblijfplaatsen zijn in en om de plas niet aangetroffen. De waarnemingen van foeragerende vleermuizen tijdens beide bezoeken zijn geconcentreerd langs de randen. De Haarijnse Plas blijft met de ontwikkeling van het gebied als fourageerroute beschikbaar. Om het eventuele effect op de Tijdelijke Natuur, en de aanleg van

eilanden met zonnepanelen te beperken wordt de woonwijk landschappelijk ingepast, waarbij een oeverzone met vegetatie zorgt voor beperkte lichtinval vanuit de woonwijk.
Langs de oeverzone van de plas zijn de bomen als te behouden bestempeld zodat in de toekomstige situatie het voedselgebied voor vleermuizen zoveel mogelijk behouden blijft. Ook wordt de strandzone heringericht met o.a. 170 extra bomen.
De watervogels, waarvoor deze plas specifiek ruimte geeft, worden niet aangetast of verdreven door het toevoegen van hoogbouw in het plangebied.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

1. Het aandeel sociaal en middenhuur is te klein

Indiener merkt op dat volgens het bestemmingsplan "maximaal 700 woningen worden gerealiseerd, waarvan 19% sociale huur, 41% middelduur (huur en koop) en 40% in de dure categorie. Volgens de woonvisie moet echter sprake zijn van minimaal 35% sociale woningen en 25% woningen in de middendure categorie. De excentrische ligging van Haarrijn, de afstand tot de voorzieningen en het gegeven dat sprake is van grondgebonden woningen in Haarrijn maakt dat het minimumpercentage aan sociale woningbouw niet wordt gehaald." Gezien de woningnood uit indiener zijn zorgen over deze categorisering. Sociale huur ligt ver onder het minimum. Er zijn dure huizen genoeg. Kan het aandeel middelduur en/of sociaal niet verder omhoog en "duur" omlaag? Daarnaast vraagt indiener zich af wat in de huidige oververhitte markt überhaupt een middeldure of een dure woning definieert? Zijn hier schattingen voor?

Reactie
Om meer aansluiting te krijgen met het coalitieakkoord is in overleg met de beleidsafdeling Wonen onderzocht in welke mate het wenselijk is om meer sociale huurwoningen toe te voegen op Haarrijn. De conclusie van Wonen is dat de locatie Haarrijn zich in mindere mate leent om het programma aan te passen aan de ambities uit het coalitieakkoord en Woonvisie. Hoewel met deze uitgangspunten wordt bijgedragen aan meer gemengde wijken en een betere balans in de stad en er wordt bijgedragen om het tekort op sociale huur gezinswoningen in te lopen, leidt dit ook tot een toename van bewoners die in belangrijke mate afhankelijk zijn van nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer. Haarrijn krijgt, op een basisschool na, geen eigen voorzieningen. Daarmee is Haarrijn afhankelijk van Maarssen en/of centrum Vleuten. Deze centrumvoorzieningen liggen vanwege de excentrische ligging op een grotere afstand van de woningen dan elders in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern of Utrecht stad. Door de grotere afstand en onvoldoende bereikbaarheid met het openbaar vervoer worden de voorzieningen lastiger bereikbaar voor de doelgroep sociaal.

Daarnaast maakt de ligging naast de A2 dat gestapelde woningbouw niet wenselijk is. De ontwikkeling zal dan ook grotendeels bestaan uit grondgebonden woningen.

Voor de aanpassing in het woningbouwprogramma zijn enkele scenario's doorgerekend. Rekening houdend met stedenbouwkundige kaders en milieuaspecten is tot de huidige programmaverdeling gekomen.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

1. Er is een MER noodzakelijk voor het bestemmingsplan

De Haarrijnse Plassen liggen aan de rand van het Groene Hart. Voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving is het belangrijk dat dit gebied zo veel mogelijk groen blijft. De oostelijke plas is voornamelijk een recreatieve functie toegedacht en de westelijke plas heeft een belangrijke functie voor de natuur. Dit is belangrijk voor milieu en klimaatdoelstellingen en omdat er zo langzamerhand geen natuur meer overblijft. Ik kan met waarnemingen aantonen dat rond en op de Haarrijnse plas vele vogels leven en broeden. Daarom ben ik van mening dat een MER noodzakelijk is.

Reactie

De beoogde ontwikkeling bestaat uit maximaal 700 woningen, een school en horeca tot max 1250 m2. De in dit plan opgenomen activiteit(en) staat(n) vermeld in lijst D van de bijlage Besluit m.e.r., waarvoor een m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Gezien de kenmerken, omvang en ligging van het project en effecten volgens de criteria van bijlage III bij de EU-richtlijn, is de conclusie dat er geen sprake is van aanzienlijke nadelige milieugevolgen. Daarom hoeft er geen milieueffectrapport te worden opgesteld. Deze conclusie volgt uit de Aanmeldingsnotitie Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas. Deze is onderdeel van de bijlagen van de toelichting.

2. De bouwdichtheid in Haarrijn is te hoog

Het concept bestemmingsplan gaat uit van een zeer dichte bebouwing. Dit is onacceptabel langs de rand van de plas waar in de winter bij vorst veel vogels overwinteren omdat de plas niet dicht vriest. Daarom maakt indiener de volgende bezwaren: In woongebied 1 is de bouwhoogte 12 m. Dit moet beperkt worden tot max. 9 m; het bebouwings-percentage van 50% is te hoog; dit moet terug naar max 35%. Ook moet voorgeschreven worden dat niet meer dan 50% van het onbebouwde deel verhard mag worden; de rest moet groen blijven. In woongebied 2 is een maximaal bebouwings-percentage van 80% onacceptabel. Dit moet maximaal 50% worden. Ook moet voorgeschreven worden dat niet meer dan 50% van het onbebouwde deel verhard mag worden; de rest moet groen blijven. In het gebied gemengd-1 langs de Maarssenveenseweg is een bouwhoogte van 8 lagen/ 25 m onacceptabel. 13 m moet het maximum worden.

Reactie

Bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan is onderzoek gedaan naar een optimale verkaveling waarin regenwater maximaal kan infiltreren. Haarrijn kent al een lage bebouwingsdichtheid van 20-25 woningen per ha (excl. plas). Haarrijn vormt de overgang tussen stedelijk gebied en landschap. Zo wordt er in het naastgelegen bedrijventerrein een bebouwingspercentage van 70% gehanteerd. Hierdoor lis een bebouwingspercentage van 50% voor de woonkavels een geschikte tussenstap. Bovendien zijn de straatprofielen en openbare ruimtes in Haarrijn zeer ruim van opzet. Wat het landelijke karakter van Haarrijn versterkt.
De maximale bouwhoogte wordt voor een groot deel bepaald door de hoogte van het geluidsscherm. De opzet van Haarrijn kent een lage dichtheid en vormt het overgangsgebied van het stedelijk gebied naar het Groene Hart. Het plan bestaat hoofdzakelijk uit grondgebonden woningen. Op twee belangrijke plekken die gezien worden vanuit de omgeving (entree Haarrijn en zuidzijde strandblok) is het aanvaardbaar om tot een hoogte van 8 lagen te bouwen. De twee hoogteaccenten markeren de entree van Haarrijn en het strand en dragen bij aan de herkenbaarheid van de plekken, deze verschillen daarom in hoogte t.o.v. de laagbouw. Wij zien Haarrijn niet als een hoogbouwgebied, maar als een laagbouwgebied met twee hoogteaccenten. Er zal bijzondere aandacht uitgaan naar de beeldkwaliteit van deze hoogteaccenten. De gebouwen hebben alzijdige gevels en de architectuur zal worden afgestemd op de omgeving.

3. Geluidoverlast bij evenementen

Volgens indiener kan boven 75dB kan gehoorschade optreden. Het is daarom niet te bevatten dat de gemeente hogere geluidniveaus toestaat. Het is bekend dat geluidhinder slecht is voor de gezondheid van mensen. Het geluid wordt door het wateroppervlak niet gedempt. Een evenement

veroorzaakt dus enorm veel herrie in de wijk de Tol, overlast tot in het centrum van het dorp. Dat komt ook omdat het maar liefst van 9.00 tot 23.00 mag duren. Dit is ongezond en daarom onacceptabel. Het geluid moet ten alle tijde onder de 75 db blijven, mag maximaal 8 uur duren en mag niet meer dan 12 dagen per jaar voorkomen. Ontheffing op deze grenzen moet worden uitgesloten.

Reactie
Indiener van de zienswijze stelt dat er gehoorschade kan optreden boven de 75 dB(A). In de arbo-wetgeving is opgenomen dat dit kan worden verwacht vanaf 80 dB(A). Dit is echter alleen van toepassing op situaties waarin mensen gedurende vele jaren dagelijks in een dergelijk geluidsniveau hun werk moeten doen. Bij kortstondige blootstellingen zoals bij een evenement zal een dergelijk geluidsniveau niet tot schade leiden.

Bovendien zal de geluidsbelasting In Vleuten ruim lager zijn dan 85 dB(C) hetgeen overeenkomt met 70 dB(A) (uitgaande van 15 dB verschil met de C-gewogen waarde).

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

1. Ruimtelijke ontwikkeling, waarom juist hier?

Het plan Haarrijn bevindt zich dicht bij de snelweg en omvat veel bouw in het duurdere segment, mooi gesitueerd langs het water. Als Utrecht een compacte 10-minuten stad wil zijn, dan is dit plan niet het beste voorbeeld. Het ontwerp laat een plan ziet dat zich buiten de stad en ver van bestaande voorzieningen plaatst. Er worden in het plangebied alleen een basisschool en kinderopvang gerealiseerd. De bewoners zijn voor voorzieningen aangewezen op Vleuten of Maarssen. De beperkte omvang van de ontwikkeling leidt ertoe dat het gebied niet over eigen basisvoorzieningen zoals een supermarkt zal gaan beschikken, daarvoor zijn drie- tot vijfmaal hogere aantallen woningen nodig.
De afstand naar dergelijke voorzieningen is voor de bewoners van de nieuwe woningen relatief erg groot, in vergelijking met de afstand voor bewoners in andere delen van Vleuten en Utrecht. De gemiddelde afstand naar voorzieningen voor alle bewoners zal door dit plan gaan toenemen. De reisduur naar bestaande voorzieningen zoals supermarkt, drogist en andere basisvoorzieningen nodigt niet uit om te fietsen en dat is een gemiste kans.
In de tekst is nauwelijks aandacht voor de fiets en duurzame/actieve mobiliteit in z'n algemeenheid. Bij het gebied is maar 1 bushalte. Het plan gaat uit van een hoog autobezit en autogebruik: "Vanwege het ontbreken van voorzieningen in Haarrijn, de relatief grote afstand tot de voorzieningen in de kernen Vleuten en Maarssen, en het beperkte aanbod van openbaar vervoer, zal Haarrijn naar verwachting een hoger dan gemiddeld autobezit kennen en kan het parkeren daar binnen de bandbreedte van de minimale en maximale parkeernormen die de Nota Stallen en Parkeren biedt invulling aan worden gegeven." Wij vragen ons af: als bouwen op deze locatie dit soort consequenties heeft, waarom wordt dan gekozen voor bouwen op deze locatie?

Reactie
Verkenningen uit januari 2020 naar de woonbehoeften (van Companen, STEC en ABF) leveren, deels onderling aanvullend, het beeld dat de ontwikkeling van woonbehoeften op grond van huishoudensontwikkelingen in combinatie met actuele woonwensen voorbij 2030 niet goed te voorzien is. Gewenste woonmilieus (in combinatie met de locatie) zijn daarbij beter te voorzien en hebben ook meer gewicht. De verkenningen laten zien dat de woonbehoefte voor het grootste deel uitgaat naar (centrum) stedelijke woonmilieus. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Voor de eerste jaren van de planperiode is daarom extra aandacht voor deze categorie wenselijk. Daarnaast is er een minder

grote, maar blijvende, vraag naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Het is van belang om beide woonmilieus in balans te houden bij de verdere ontwikkeling van de stad. Daarnaast is in de RSU (2021) aangegeven dat de ontwikkeling van Haarrijn tot de harde plancapaciteit behoort. Dit zoals opgenomen in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR). De belangrijkste ruimte ingrepen zijn afronden van de duurzame woonbuurten Rijnvliet Haarrijn Leeuwesteyn, het Zand Terwijde en Haarzicht. Daarnaast ook de ontwikkeling van de zonne-energie eilanden Haarijnseplas.

2. Gezond stedelijk leven voor iedereen?

In het kader van duurzaamheid en duurzame mobiliteit is het absoluut geen topplan. Hoe duurzaam is dit plan op de lange termijn, kijkend naar een gemiddelde dag van de toekomstige bewoners? Hoe gaat Utrecht het gemiddeld autobezit per inwoner verlagen, met dit soort ontwikkelingen? En hoe gezond is het leven zo dicht langs de snelweg?
In het plan wordt verwezen naar bestaand beleid, te denken aan de Nota Stallen en Parkeren (2013) en het Mobiliteitsplan Slimme Routes, slim regelen, slim bestemmen (2016), maar in de tekst lijkt daar weinig aandacht aan te zijn besteed. Dit plan past geenszins bij de ambitie Utrecht Fietsstad van de wereld.

Reactie
De verwachting is dat het autogebruik groter is in dit deel van de stad door de ligging van het plangebied. We dagen de ontwikkelende partijen die in Haarrijn gaan bouwen uit om verschillende mobiliteitsconcepten mee te nemen in de plannen. Het klopt dat deze locatie door de ligging aan de rand van de stad minder zal bijdragen aan de ambities van de stad op gebied van duurzame mobiliteit dan een inbreidingsgebied in de stad. Binnen de beperkte mogelijkheden hebben we wel ambities, zoals fietsen via vrijliggende fietsroutes en bijvoorbeeld laadfaciliteit voor elektrische voertuigen.
Voor wat betreft gezondheid wordt vanwege de geluidsbelasting extra aandacht besteed aan het binnenmilieu van de woningen door goede geluidisolatie van de buitengevels en ook tussen de woningen en extra ventilatiecapaciteit. En elke woning krijgt een geluidluwe groene zijde. Om de gezondheid te beschermen van groepen die extra kwetsbaar zijn voor luchtverontreiniging, zoals kinderen, wordt de school op een afstand van tenminste 300 meter afstand van de snelweg gebouwd (volgens de richtlijnen van de GGD (GGD-richtlijn medische milieukunde, 2018).

Maar de omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid. Zo is er veel groen rondom het gebied en ook binnen het gebied. En vanuit een groot deel van de woningen is er zicht op het water en ook toegang tot het water. In een omgeving met veel groen en blauw voelen mensen zich prettig. Groene ruimtes nodigen uit tot bewegen, zorgen voor verkoeling, zijn belangrijk als recreatieve (ontmoetings-) ruimte en absorberen geluid. In het gebied zijn daarom centrale groene plekken ingericht waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en waar kinderen kunnen spelen.

3. Enkele specifieke opmerkingen op het plan:
   - Paragraaf 4.1.2. Stedenbouwkundig plan, kopje Parkeren voor Haarzuilens en paragraaf 4.2.3. Parkeren. Hier wordt de situatie voor wat betreft autoparkeren geschetst, maar er staat niets in over fietsparkeren. Hoe zit het met het fietsparkeren bij de voorzieningen school, kinderopvang en horeca. Hoe wordt fietsparkeren georganiseerd bij de gestapelde bouw? Ook in bijlage 4 Parkeerbalans, komt het woord fietsparkeren niet voor. We vinden dit opmerkelijk, want in de Nota Stallen en Parkeren (2013) staat een hele alinea over fietsparkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen zoals deze. In het plan is ruimte voor autoparkeren, maar waar is de fiets gebleven?

     Reactie:
     In de toelichting is de tekst over mobiliteit aangepast, waarbij meer aandacht is besteed aan de fiets. Bij vergunningaanvraag voor de realisatie van deze functies dienen de aanvragen te voldoen aan de vigerende parkeernormen. Op dit moment is dat de

Parkeervisie 2021 (25 november 2021 in de gemeenteraad vastgesteld). De beleidsregels parkeren bevatten nadrukkelijk ook normen voor de fiets.

- Naar voorzieningen en werklocaties moeten fietsers het plangebied verlaten. Fietsers die vanuit het plangebied naar Vleuten willen fietsen zullen de Maarssenseweg over moeten oversteken om op het fietspad aan de oostkant van de weg te komen. De weg(inrichting) van de Maarssenseweg nodigt de automobilist uit om hard te rijden. Dat leidt voor de (in het donker?) overstekende fietsers tot grote risico's. Hier dienen maatregelen getroffen te worden, zodat er een veilige oversteek ontstaat. In de tekst wordt onder kopje Maarssenseweg (4.2.1) de weg beschreven, maar staat niets over verkeersveiligheid voor langzaam verkeer.

  Reactie
  Uit analyses van de geregistreerde ongevallen komt geen onveilige situatie naar voren. Er zijn in de periode 1 januari 2014 – 1 november 2021 in totaal drie ongevallen geregisterd. De laatste in 2019. Slechts bij één van de ongevallen was sprake van een aanrijding tussen een auto en een fietser. De overige ongevallen betroffen een eenzijdig ongeval van een personenauto en snorfieter en fietser onderling. Nieuwe wegen worden aangelegd volgens het principe van Duurzaam Veilig.

- Fietsers die de andere kant op willen richting Maarssen, moeten de A2 oversteken. Het fietspad over de A2 ligt aan de oostkant van de Burgemeester Waverijnweg. Dat houdt in dat er ook hier adequate voorzieningen moeten worden getroffen om de fietser vanuit de woonwijk veilig de autoweg te laten oversteken om het fietspad te bereiken. In de tekst (4.2.1) is onduidelijk hoe een veilige en attractieve route wordt geboden aan fietsers.

  Reactie
  In het plan wordt een oost-west gerichte fietsroute gerealiseerd. Deze wordt voor het overgrote deel vormgegeven als fietsstraat. In de vormgeving van de autoroutes wordt voorkomen dat automobilisten grote deel van deze route ook kunnen gebruiken en daarmee de fietsroute autoluw is. In het Mobiliteitsplan 2040 is de verbinding met de polder Haarrijn als nieuwe fietsroute opgenomen.

- Langzaam verkeer, fietsers en voetgangers, nemen doorgaans de kortste route naar hun bestemming. Met name voor fietsers die de A2 over willen naar Maarssen is het daarom wenselijk om dichter bij het viaduct een toegangsweg te hebben naar het fietspad en het viaduct over de A2, zodat fietsers niet helemaal om hoeven te rijden via het kruispunt van de Willy Posthumushaghe en de Maarssenseweg.

  Reactie:
  Indiener vraagt hier om een verbinding voor fietsers tussen het viaduct naar Maarssen en de wijk. Als je uit het oosten komt moet je eerst doorrijden naar de Maarssenseweg om op de route te komen. Het is een mooie ambitie om hier een verbinding te maken. Of dat inpasbaar is, is sterk afhankelijk van de beschikbare ruimte in relatie tot de hellingbaan die nodig is om het hoogteverschil te overwinnen. Een referentie is mogelijk de 'wokkel' bij de Dafne Schippersbrug. Of de fietsroute aan het Rijneveldse bospad over de A2 (fietsroute in de noordpunt van onze gemeente.

- Het fietspad door het recreatiegebied vanaf de Rijnkennemerlaan moet als uitstekende hoofdfietsroute worden vormgegeven.

  Reactie
  De inrichting wordt niet geregeld met dit bestemmingsplan. Daar dient o.a. het inrichtingsplan voor waarin de route in ontwerp verder uitgewerkt wordt. Er is een ambitie om een rondje Haarzuilens te kunnen doen. Aangesloten wordt op de hoofdfietsroute die komt vanaf de strandzone.

- In het noordwesten van het plangebied bevindt zich een gebied met enkel de bestemming groen. Het is zeer wenselijk dat hier een voet- en fietspad te realiseren om de nieuwe wijk met het natuurgebied te verbinden en recreanten een recreatieve route om de Haarrijnseplas te bieden. Gelukkig laat regel 5.1 lid 2 van het bestemmingsplan dat ook toe. Uit de stukken is vooralsnog onduidelijk of deze verbinding er ook echt komt, wij willen graag dat deze verbinding al in dit stadium aan het plan wordt toegevoegd.

  Reactie
  In het plan wordt een oost-west gerichte fietsroute gerealiseerd. Deze wordt voor het overgrote deel vormgegeven als fietsstraat (auto te gast). In de vormgeving van de autoroutes wordt voorkomen dat automobilisten grote delen van deze route ook kunnen gebruiken en daarmee de fietsroute autoluw is. In het Mobiliteitsplan 2040 is de verbinding met de polder Haarrijn als nieuwe fietsroute opgenomen. Een dergelijke verbinding is binnen de regels van het bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

- Aan de Willy Posthumushaghe ligt de enige bushalte. Het plangebied strekt zich uit tot 1 kilometer en dat is voor een groot deel van de bewoners een te grote afstand tot de bushalte om te lopen (uitgaand van 200 meter als acceptabele loopafstand tot het OV). We willen daarom dat bij de halte voorzieningen voor fietsparkeren worden gerealiseerd, zodat bewoners uit het plangebied hun fiets veilig bij de bushalte kunnen parkeren. De Nota Stallen en Parkeren (2013) benoemt het plaatsen van stallingen bij knooppunten en voorzieningen.

  Reactie:
  We onderzoeken die mogelijkheden hiervoor. Bij de huidige bushalte op de verbindingsweg is weinig fysieke ruimte en het is een druk verkeerspunt.

- Het plan behelst de aanleg van een woonwijk en daarin hoort de mens centraal te staan. Kinderen moeten veilig op en rond de straat kunnen spelen en fietsen. Er moet volgens indiener in de wijk goed naar de inrichting van de erftoegangsweg worden gekeken, waarbij verkeersveiligheid van langzaam verkeer voorop staat. De auto is hier ondergeschikt en snelverkeer hoort niet thuis in een leefomgeving waar mensen wonen en waar kinderen opgroeien.

  Reactie
  Het totale plangebied maakt onderdeel uit van een 30 km/u gebied. De overige straten zijn aangemerkt als erf. Daarnaast zijn er delen waar geen auto's komen, deze vormen bijvoorbeeld een fietspad en wandelpaden. Bij de inrichting sluiten we aan bij de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig. Op deze wijze zorgen we voor een veilig omgeving voor alle weggebruikers.

4. In het plangebied komt een fietspad door het recreatiegebied, vanaf de Rijnkennemerlaan via het recreatiegebied naar de woonwijk en naar de brug over de A2. Deze route moet als uitstekende hoofdfietsroute worden vormgegeven. In de toekomst wordt een fietspad buitenom Maarssenbroek aangelegd en de route door het recreatiegebied en wordt dan nog aantrekkelijker dan die nu al is voor e-bikes en speed pedelecs. Het fietspad in het recreatiegebied mag geen bottleneck gaan vormen voor doorgaand fietsverkeer. De zorg van indiener is dat de route in de wijk tussen twee woningen door gaat; na de bouw van de woningen is het fietspad dus met geen mogelijkheid meer breder te maken.

Reactie
Voor de belangrijke doorgaande fietsroutes (oost-west) kan worden aangegeven dat deze niet krap tussen bouwblokken zijn gesitueerd. Het wordt een brede fietsstraat waar de auto te gast is.

Concluderende overwegingen
Indiener komt tot de volgende concluderende overweging. Er is in het plan volop aandacht voor gemotoriseerd verkeer in de vorm van een parkeerbalans en een verkeerssimulatie, de aandacht voor langzaam verkeer, en met name de fiets, is in het plan ver onder de maat. In een fietsstad als Utrecht moet er meer aandacht zijn voor de fiets in relatie tot de toekomstige bewoners in het plangebied, met specifieke aandacht voor kinderen, tieners, volwassenen en ouderen. Er moet aandacht zijn voor diverse type fietsers: bakfiets, kinderen, scholieren, forens, cargobike, etc. en voor hoe zij veilig van de straat en voorzieningen gebruik kunnen maken.
Los van het mobiliteitsvraagstuk, ligt wat ons betreft de vraag voor of je in beginsel wel op deze locatie, langs de Haarrijnseplas en pal naast de A2, moet willen bouwen.

Reactie
Verwezen wordt naar bovenstaande reacties per onderdeel van de zienswijze.
De verdere uitwerking van routes, inrichting (breedte etc) regelen we in de verdere uitwerking zoals een inrichtingsplan. Het parkeerbeleid, zoals de parkeernormen, waaraan de vergunningaanvragen moeten voldoen van de verschillende bouwplannen regelen aspecten als ruimte voor speciale fietsen, oplaadfaciliteiten etc.).

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

1. Verhouding sociale huur versus dure koopwoningen

Indiener vindt, gezien de maatschappelijke ontwikkelingen, dat een verschuiving richting sociale huur en goedkope koopwoningen terecht is. Er is veel vraag naar starterswoningen en daar wordt maar een klein deel van gebouwd.

Reactie
Om meer aansluiting te krijgen met het coalitieakkoord is in overleg met de beleidsafdeling Wonen onderzocht in welke mate het wenselijk is om meer sociale huurwoningen toe te voegen op Haarrijn. De conclusie van Wonen is dat de locatie Haarrijn zich in mindere mate leent om het programma aan te passen aan de ambities uit het coalitieakkoord en Woonvisie. Hoewel met deze uitgangspunten wordt bijgedragen aan meer gemengde wijken en een betere balans in de stad en er wordt bijgedragen om het tekort op sociale huur gezinswoningen in te lopen, leidt dit ook tot een toename van bewoners die in belangrijke mate afhankelijk zijn van nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer. Haarrijn krijgt, op een basisschool na, geen eigen voorzieningen. Daarmee is Haarrijn afhankelijk van Maarssen en/of centrum Vleuten. Deze centrumvoorzieningen liggen vanwege de excentrische ligging op een grotere afstand van de woningen dan elders in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern of Utrecht stad. Door de grotere afstand en onvoldoende bereikbaarheid met het openbaar vervoer worden de voorzieningen lastiger bereikbaar voor de doelgroep sociaal.

Daarnaast maakt de ligging naast de A2 dat gestapelde woningbouw niet wenselijk is. De ontwikkeling zal dan ook grotendeels bestaan uit grondgebonden woningen.

Voor de aanpassing in het woningbouwprogramma zijn enkele scenario's doorgerekend. Rekening houdend met stedenbouwkundige kaders en milieuaspecten is tot de huidige programmaverdeling gekomen.

2. Woningen aan de waterkant

De oever zoals deze de laatste jaren is gegroeid, past volgens indiener heel goed in de omgeving en is heel erg natuurlijk gegroeid. Dat zou een aanpassing in de plannen voor de oeverwoningen moeten opleveren, minder aan de oever of gewoon niet aan het water.

Reactie
De huidige oeverbeplanting, met de elzen en wilgen, blijft zoveel mogelijk behouden. De indeling van de bebouwing is hier zelfs op aangepast zodat de route van de meervleermuis behouden kon blijven.

3. Waterafvoer

In de wijk Haarzicht is te zien wat bewoners met hun tuin doen: het grootste deel is bestraat, en er is echt heel weinig tuinier-inzicht voor nodig om te weten dat een wijk "in de natuur" een groot deel open grond zou moeten hebben. Dit mis ik in het stuk over de waterafvoer/groenvoorziening. Voorstel: vastleggen dat bewoners maximaal 25% van hun erf mogen bestraten.

Reactie
De toetsing, controle en handhaving van maximaal 25% erfverharding per perceel is een veelomvattende en onmogelijke opgave. Daarvoor in de plaats wordt een kavel, het dakoppervlak en achterpaden 100% aangemerkt als verhard oppervlak. De tuinen worden aangemerkt als 60% verhard en 40% onverhard. Deze hoge percentages leiden ertoe, dat verhard oppervlak per kavel gecompenseerd moet en zal worden in de openbare ruimte in de vorm van oppervlaktewater of wadi's. Hierdoor is geen sprake van een negatief effect op de waterafvoer. In Haarrijn leidt dit bovendien tot aanzienlijk meer openbaar groen en oppervlaktewater, dat bijdraagt aan een groene uitstraling.

4. Parkeren

Er wordt vanuit gegaan dat die dure bewoners ook veel auto's zullen hebben omdat de woonkernen ver weg zijn. Indiener wijst erop dat Vleuten 2 km van het plangebied ligt en Maarrssenbroek minder dan 1kilomer. Vanaf Wielreveld kunnen de toekomstige bewoners zo over de fietsbrug even naar Bisonspoor. Ze willen toch graag in de natuur wonen?? Dus deze aanname zou indiener graag veranderen naar een stimulans om juist fietspaden aan te leggen en een bushalte voor de deur voor minder validen en ouderen.

Reactie
In het plan is sprake van een aantal nieuwe fietsroutes, bijvoorbeeld oost-west richting de Rijnkennemerlaan en het buitengebied. Het totale plangebied maakt onderdeel uit van een 30 km/u gebied. De overige straten zijn aangemerkt als erf. Daarnaast zijn er delen waar geen auto's komen, deze vormen bijvoorbeeld een fietspad en wandelpaden. Bij de inrichting sluiten we aan bij de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig. Op deze wijze zorgen we voor een veilig omgeving voor alle weggebruikers en dus fietsers. Langs de hoofdinfrastuctuur, zoals de Maarssenseweg, Heldinnenlaan en de Willy Posthumushaghe zijn vrijliggende fietspaden voorzien.
Het aanbrengen van bushaltes is geen onderdeel van het bestemmingsplan. Gezien de ligging van het plangebied en de routes waar bussen nu rijden zijn haltes in het plangebied geen optie. Hiervoor moeten buslijnen anders gaan rijden. Op dit moment ziet de provincie Utrecht (als opdrachtgever van de bus- en tramlijnen in en om de stad), geen aanleiding om busroutes door Haarrijn te laten lopen.

5. Maarssensdeweg 50 kilometerzone

Als laatste zou indiener graag zien de hele Maarssenseweg een 50 kilometerzone wordt. Met al die autobedrijven is het volgens indiener nu al een proefrit-racebaan. Levensgevaarlijk, zeker als daar straks mensen wonen.

Reactie
Binnen de bebouwde kom kan volgens de landelijke wetgeving sprake zijn van een aantal snelheidsregimes, te weten 70 km/u, 50 km/u, 30 km/u en (woon)erf. Niet de gehele Maarssenseweg kan binnen de bebouwde kom worden gelegd en daarmee kan ook niet 50 km/u worden ingesteld. In de 'Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens' zijn duidelijke eisen gesteld aan de plaats en de inrichting van de komgrens en daarmee de bebouwde kom. De komgrens wordt gekenmerkt door het begin van een aaneengesloten bebouwing van zodanige

omvang en dichtheid dat er een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in het karakter van de wegomgeving is met die buiten de bebouwde kom. Langs de Maarssenseweg ter hoogte van de plas is geen sprake van bebouwing.

Conclusie
Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

1. Exploitatie boomgaard mag niet in gevaar komen

Indiener is eigenaar van de boomgaard die aansluitend aan het plangebied aan de Haarrijnseplas is gelegen. Deze hoogstamboomgaard is reeds vele decennia in gebruik. Ter plaatse worden o.a. kersen geteeld en in de zomerperiode vindt verkoop van fruit e.d. plaats vanuit de winkel die ter plaatse staat. Indiener wil de boomgaard nu en in de toekomst op een goede manier kunnen blijven exploiteren. Indiener voorziet dat hierbij problemen zullen ontstaan indien de geplande woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas wordt ontwikkeld zoals nu in het ontwerpbestemmingsplan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas is opgenomen. Indiener stelt voorop dat zij geen bezwaar heeft tegen de voorgenomen woningbouw, echter zij bepleit dat dit gebeurt zonder dat de exploitatie van de boomgaarden in gevaar komt.

Reactie
Bij een ruimtelijke procedure wordt gebruik gemaakt van de VNG-systematiek Bedrijven en Milieuzonering. De functie 'Akkerbouw en fruitteelt' heeft een aan te houden afstand van 30 meter. De nieuwe woningbouw valt ruim buiten deze afstand.

2. Geluidsoverlast

In de zomermaanden moet het fruit beschermd worden tegen onder andere vogels die het fruit willen opeten. Om de vogels zo diervriendelijk mogelijk te verjagen, maakt indiener gebruik van geluid. Gedurende circa 7 weken in de zomermaanden, de hele week van zonsopgang tot zonsondergang, worden knallen en ander geluid gemaakt om de vogels te verdrijven. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een gaskanon die onregelmatig knallen laat horen. Dit is een gangbare diervriendelijke methode om het fruit te beschermen. Indiener is trouwens ook gerechtigd om spreeuwen te verjagen door afschot daarvan. De Provincie Utrecht heeft hiervoor ontheffing verleend bij besluit van 28 juni 2016. Door het College van burgemeester en wethouders van Utrecht is voor het gebruik van het gaskanon ontheffing verleend op grond van artikel 4.1 tweede lid van de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht 2010 (kenmerk 19-00119-L / CHZ_PCM-19-20430-CDZICM-11947).

In het onderhavige ontwerpbestemmingsplan is nu voorzien in de bouw van woningen en woonschepenligplaatsen aan de overzijde van de Haarrijnseplas nabij de boomgaard van Indiener. Indiener vreest nu dat de toekomstige bewoners van de nieuwe wijk zullen gaan klagen over het geluid; geluid draagt immers ver over water. Indiener heeft al klachten ontvangen van nieuwe bewoners uit de naastgelegen nieuwe woonwijk. Indiener wil voorkomen dat toekomstige bewoners van Haarrijn - terecht of onterecht - geluidsoverlast zullen gaan ervaren door het geluid dat indiener moet maken om de vogels te verdrijven.

In het ontwerpbestemmingsplan is dit punt niet onderkend en is geen akoestisch onderzoek gedaan of en hoeveel het geluidseffect van het gaskanon zal zijn op de te bouwen woningen. In paragraaf 5.4 van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt ingegaan op de geluidhinder die aan de orde is t.a.v. de te bouwen woningen. Hierbij is de focus geheel op het geluid afkomstig van de snelweg A2. Als compenserende voorwaarde is een geluidsluwe gevel voorgeschreven. Ook moet de buitenruimte aan de geluidsluwe zijde zijn. Vanwege de ligging van het gebied gaat indiener ervan uit dat de geluidsluwe gevel aan de kant van de A2 wordt gebouwd en dat buitenruimte juist aan de zijde van de Haarrijnseplas gaat komen. Hierdoor zal dus het geluid vanaf de boomgaard van

indiener extra opvallen voor de nieuwe bewoners. Dit is niet onderkend en niet onderzocht in het ontwerpbestemmingsplan.

In het bestemmingsplan is voor te houden evenementen op het strand bij de Haarrijnseplas wel het geluidsaspect onderkend. Het bestemmingsplan bevat een regeling met betrekking tot het geluid dat is toegestaan tijdens evenementen, en het maximumaantal bezoekers. Op deze manier is voor bewoners duidelijk wat de maximale geluidsbelasting is en hoe vaak een bepaald niveau zich kan voordoen. Deze duidelijkheid dient voor de kersenboomgaard van indiener ook geboden te worden.

Gezien het voorgaande voldoet het ontwerpbestemmingsplan niet aan een goede ruimtelijke ordening. Indiener wenst dat er maatregelen worden getroffen waardoor geluidsoverlast niet zal ontstaan c.q. wordt beperkt. Ten eerste in de vormgeving van het plangebied door geluidswerende maatregelen te nemen. Ten tweede door bewoners vooraf te informeren over de boomgaard en het geluid dat in de zomerperiode gemaakt moet worden. Het geluid zal dan minder snel als overlast ervaren worden.

Indiener wenst dat (potentiële) kopers, huurders etc. van de woningen in de nieuwe wijk Haarrijn actief en vooraf worden geïnformeerd over het geluid dat geproduceerd wordt in de boomgaard. Indiener wenst dat (toekomstige) bewoners via o.a. de website over de wijk worden geïnformeerd. Daarnaast wenst indiener dat in een erfdienstbaarheid wordt vastgelegd dat de eigenaren (bewoners) dienen te dulden dat het voornoemde geluid wordt gemaakt in de boomgaard.

Reactie
Het fruitbedrijf heeft op 26 juni 2019 toestemming verkregen tot het produceren van knallen om vogels te verjagen middels een APV-ontheffing. In dat kader is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat het geluid van de knallen in het beoogde woongebied Haarrijn niet boven Lmax=60 dB(A) uitkomen als het meest noordelijke deel van de boomgaard niet hiervoor zou worden gebruikt. Dit is vervolgens in de regels bij de ontheffing opgenomen.
Een waarde van 60 dB(A) is gelijk aan de grenswaarde cf het Activiteitenbesluit en wordt ook vanuit de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening als gebruikelijk acceptabel geacht.

Het via kettingbeding opnemen van beperking om geen overlastmeldingen in te mogen dienen is in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur en gelet op het eerdere onderzoek ook niet noodzakelijk.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden geen wijzigingen doorgevoerd in het bestemmingsplan.

Zienswijze 7

1. Mogelijkheden om mee te denken in de planontwikkeling van Haarrijn

Indiener vraagt zich af wat de mogelijkheden zijn voor omwonenden om mee te denken over het ontwerp van de woonwijk Haarrijn. Komt er bijvoorbeeld een commissie waarin met de gemeente kan worden meegedacht?

Reactie
In de toekomst is participatie over bijvoorbeeld de inrichting van het openbaar gebied denkbaar (zoals speelplaatsen en groenstroken). Uitdaging is om daarbij ook de toekomstige bewoners te betrekken.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden geen wijzingen aangebracht aan het plan.

Zienswijze 8

1. Het bestemmingsplan levert een onacceptabele inbreuk op de leefomgeving
Middels dit schrijven maakt indiener bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerpbesluit hogere waarde en bezwaar tegen het afzien van een MER. Indiener ervaart het ontwerpbestemmingsplan als een onacceptabele en onnodige inbreuk op zijn leefomgeving. De reden daarvoor is de verkeerssituatie, de inbreuk op het aanzicht van de wijk en de inbreuk op de (schaarse) voorzieningen. Indiener is er terdege van bewust dat Haarrijn al lang in de planning staat en dat er in de gemeente Utrecht dringende behoefte is aan woonruimte. Indiener maakt er bezwaar tegen dat dit op onacceptabele wijze ten koste gaat van zijn leefomgeving, en dat relevante gegevens en onderzoek ontbreken. Het gaat dan om een actualisatie van het plan Leidsche Rijn waar veelvuldig naar gerefereerd wordt, een verkeersanalyse voor de omgeving, onderzoek naar verkeerslawaai in de Schoolstraat en andere ontsluitingswegen en recenter onderzoek daar waar de termijn verstreken is. Er zijn heel veel jaren gepasseerd sinds er voor het eerst over Haarrijn is gedacht, Haarrijn is in die tijd op papier gegroeid in aantallen en in hoogte, terwijl er zich in de tussentijd enerzijds een prachtige natuur heeft ontwikkeld en anderzijds het gebied er om heen is vol gestroomd. Van de gemeente Utrecht en haar gemeenteraad & commissies verwachten indiener dat zij meer recht geven aan haar inwoners en aan de aldaar ontwikkelde natuur dan weergegeven in dit plan. Het kan toch niet de bedoeling zijn om vanaf je voordeur aan te sluiten in een file door een prachtig stukje natuur? Graag geeft indiener mee in de overwegingen dat een dergelijke stedelijke wijk ook door renovatie elders binnen de stadsgrenzen gerealiseerd zou kunnen worden en dat het gebied zelf zich naast natuurgebied, bijvoorbeeld ook zou kunnen lenen voor kleinschalige woningbouw & zorg, of om zonne-energie op te wekken en/of op te slaan.

Reactie
Verkenningen uit januari 2020 naar de woonbehoeften (van Companen, STEC en ABF) leveren, deels onderling aanvullend, het beeld dat de ontwikkeling van woonbehoeften op grond van huishoudensontwikkelingen in combinatie met actuele woonwensen voorbij 2030 niet goed te voorzien is. Gewenste woonmilieus (in combinatie met de locatie) zijn daarbij beter te voorzien en hebben ook meer gewicht. De verkenningen laten zien dat de woonbehoefte voor het grootste deel uitgaat naar (centrum) stedelijke woonmilieus. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Voor de eerste jaren van de planperiode is daarom extra aandacht voor deze categorie wenselijk. Daarnaast is er een minder grote, maar blijvende, vraag naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Het is van belang om beide woonmilieus in balans te houden bij de verdere ontwikkeling van de stad. Daarnaast is in de RSU (2021) aangegeven dat de ontwikkeling van Haarrijn tot de harde plancapaciteit behoort. Dit zoals opgenomen in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR). De belangrijkste ruimte ingrepen zijn afronden van de duurzame woonbuurten Rijnvliet Haarrijn Leeuwesteyn, het Zand Terwijde en Haarzicht. Bij het opstellen van het bestemmingsplan zijn de effecten op de omgeving in beeld gebracht. Verwezen wordt naar de verschillende onderzoeken op het gebied van natuur en mobiliteit. Ook is vooraf een Stedenbouwkundig Plan (en een Stedenbouwkundig Programma van Eisen opgesteld) waarin nadrukkelijk de stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn beschreven.

2. Algemeen
Haarrijn is geen zelfstandige losstaande ontwikkeling. Het plan dient qua inpassing getoetst te worden aan de omgeving zoals die op dit moment is en niet zoals in het voorliggende ontwerp aan het meer dan 20 jaar oude plan Leidsche Rijn op andere wijze was voorzien. In het bijzonder maakt indiener bezwaar op de hiernavolgende zaken en gronden.

Reactie
Verwezen wordt naar de beantwoording onder sub 1 en de verschillende onderdelen hieronder.

3. Verkeer en ontsluiting

In het plan staat beschreven dat er zo'n 4.600 autobewegingen te verwachten zijn vanuit de woningbouw en de in het voorliggende plan te realiseren voorzieningen. Geconstateerd wordt dat er bij de aan- en afvoer van de Heldinnenlaan naar de Haarrijnse Rading en de aan- en afvoer naar de A2 voor realisatie van Haarrijn al te weinig capaciteit is om de verkeersbehoefte te verwerken. Dat is voor de volledige realisatie van het bedrijventerrein Haarrijn en voor de volledige realisatie van Haarzicht en aanvullende plannen in Vleuten. Toch worden er geen extra voorzieningen opgenomen in het plan of eisen gesteld voor verbetering. Wij zien dat als een substantiële tekortkoming in de planning en haalbaarheidsanalyse. Anno 2021, met Covid, staat er een file in de Schoolstraat voor onze deur en de rotonde. Deze file staat nu al regelmatig tot ver voorbij de kruising van de Verbindingslaan en de Heldinnenlaan, terwijl er daar nog veel gebouwd wordt. Een verdere toename van verkeer bijvoorbeeld voor de autosalons baart ons zorgen. Voorafgaand aan de realisatie van Haarzicht hebben wij de verkeersoverlast ter sprake gebracht en de noodzaak voor een goede ontsluiting van de nieuwe wijken. Er is al lang sprake van aantallen verkeerbewegingen die ver boven de SWOV norm liggen, nu en in de toekomst. Wij zien deze getallen graag benoemd. Haarzicht, Haarzuilen, en de kern Vleuten zorgen alleen al voor meer aanwas dan de Schoolstraat aan kan. Daarboven op komt een grote verkeersbehoefte voor de recreatievoorzieningen en het bedrijventerrein Haarrijn. Daarnaast is er veel verkeersbehoefte tussen de A2 en A12 vanuit Maarssen en Vleuterweide door Vleuten. Om al deze verkeersstromen in goede banen te leiden is er meer nodig dan op dit moment voorzien. Dit is bekend bij gemeentelijke diensten doch onbenoemd.

Reactie

In de toelichting van het bestemmingsplan is een analyse opgenomen van de te verwachten doorstroming. Tevens is aan de bijlagen van het bestemmingsplan een Mobiliteitsplan toegevoegd. Uit de analyse van de doorstroming op kruispunten binnen het invloedsgebied van de ontwikkeling van Haarrijn op basis van de modeluitkomsten constateren we dat de groei van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkeling van Haarrijn niet tot extra doorstromingsknelpunten leidt. Kruispunten zijn de belangrijkste locaties als het gaat om het beoordelen van de doorstroming, waarbij gekeken wordt naar de intensiteit/capaciteitsverhouding (I/C) op de kruispunten. Hierbij wordt gekeken naar de spitsen, te weten de ochtend- en de avondspits omdat de drukste momenten van de dag zijn. Ook zonder de ontwikkeling van Haarrijn is een aantal kruispunten vol, wat de I/C-verhouding betreft. De I/C-verhouding stijgt slechts in een enkel geval met enkele procenten op de kruispunten op het viaduct over de A2. De te verwachten capaciteitsproblemen op de aansluiting van de Noordelijke Ring Utrecht en de Haarrijnse Rading op het viaduct met de A2 wordt al geruime tijd onderkend. De verschillende wegbeheerders (provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht) zijn in verleden al een studie gestart naar de mogelijkheden om de capaciteit van deze aansluiting te vergroten en te optimaliseren.

In 2014/2015 heeft er onderzoek plaatsgevonden naar de alternatieven voor de geplande knip in de Maarssenseweg. Dit heeft in 2015 geresulteerd is een collegebesluit van de gemeente Utrecht. Kort gesteld komt de gekozen oplossing neer op drie maatregelen (fasen). In fase 1 wordt een rotonde aangelegd op de kruising Schoolstraat / Maarssenseweg (Deze is inmiddels gerealiseerd). Wanneer uit monitoring blijkt dat er na de aanleg van de rotonde nog teveel auto's rijden op de Schoolstraat dan worden daar in fase 2 aanvullende maatregelen getroffen die ervoor zorgen dat auto's niet harder rijden dan 30 km/uur (deze maatregelen zijn uitgevoerd). Deze maatregelen hebben als effect dat andere routes onaantrekkelijker worden voor doorgaand verkeer. Het effect van deze maatregelen uit fase 2 wordt gemonitord. Mocht blijken dat er dan nog teveel auto's rijden op de Schoolstraat dan zullen we éénrichtingsverkeer instellen op de Verbindingsweg / Maarssenseweg ter hoogte van het viaduct op de A2 (fase 3). Wel moet dan nog besloten worden in welke richting het verkeer moet rijden: noord - zuid of zuid - noord.

Toegezegd wordt dat er extra verkeerstellingen worden uitgevoerd basis daarvan om tot eventuele vervolgstappen te besluiten.

wegvak	tussen	en	autonoom	met plan Haarrijn	verschil	verschil plan en autonoom (%)
Heldinnenlaan	Maarssenseweg	Haarrijnse Rading	7.700	9.900	2.200	29%
Proostwetering	Haarrijnse Rading	Hertogswetering	6.700	7.000	300	4%
Maarssenseweg	Heldinnenlaan	Thematerweg	10.100	10.800	700	7%
Schoolstraat	Thematerweg	Henri Dunantlaan	8.400	9.100	700	8%
Thematerweg	Maarssenseweg	Joostenlaan	2.700	2.700	0	0%
Dorpstraat	Schoolstraat	Parkweg	4.200	4.300	100	2%
Parkweg	Dorpstraat	Rijndijk	4.400	4.400	0	0%
Hindersteinlaan	Haarrijnse Rading	De Tol	14.900	14.900	0	0%
Haarrijnse Rading	A2	Nieuwe Wetering	30.600	30.800	200	1%
Haarrijnse Rading	Nieuwe Wetering	Componistenlaan	32.900	34.600	1.700	5%
Willy Posthumushaghe	Heldinnenlaan	Burg. Waverijnweg	10.800	12.100	1.300	12%
Lageweidseslag	Atoomweg	floraweg	18.500	18.600	100	1%
Zuilense Ring	A2	Floraweg	83.100	83.700	600	1%
Zuilense Ring	Maarssenveense Poort	Fransciscusdreef	64.900	65.300	400	1%
A2	afrit 6 Maarssen	afrit 5 Breukelen	231.400	231.700	300	0%
A2	afrit 6 Maarssen	afrit 7 Utrecht Leidsche Rijn	228.900	229.600	700	0%

Bron: VRU 3.4

4. Alternatieven ontsluiting Haarrijn en Haarzicht

Een optie die onderzocht zou kunnen worden is om Haarrijn (en Haarzicht) buitenom Vleuten aan te sluiten op een rondweg die al dit verkeer kan verwerken. Een andere optie, die eerder door de gemeenteraad is aangenomen, is om eenrichtingsverkeer in te voeren op de verbindingsweg. Dit heeft uiteraard grote gevolgen voor de bereikbaarheid van voorzieningen in Maarsenbroek en zal meegewogen moeten worden bij de ontsluiting van deze wijk.

Reactie
In 2013 is er een onderzoek gedaan naar de ontsluitingsstructuur van Vleuten. Er is toen ook onderzoek gedaan naar een 'rondweg' rond Vleuten buitenom. Er is destijds een voorstel ingediend om de wegenstructuur van Haarrijn ten noorden van de kern Vleuten en Haarzuilens door te trekken naar de Rijndijk, ter hoogte van de rotonde (Rijndijk-Polderweg). We realiseren ons dat deze studie al wat ouder is, maar deze geeft wel een goed beeld van de effecten van een dergelijke ingreep
Het alternatief faciliteert vooral autoverkeer tussen A2 en Woerden/Harmelen. Dit autoverkeer gebruikt niet meer de route via Haarrijnse Rading - Huis te Vleutenbaan - Stroomrugbaan - Parkweg - Breudijk.
Het blijkt ook een alternatief te zijn voor de Thematerweg, de afname is absoluut gezien beperkt
Het effect in de kern Vleuten blijkt gering te zijn, slechts enkele honderden voertuigen maken geen gebruik meer van straten als de Schoolstraat en de Dorpstraat. Opvallend is verder dat deze verbinding ook als alternatief gaat functioneren voor de A2.

Deze variant is ook afgezet tegen de principes van het Landinrichtingsplan Haarzuilens.
In samenwerking met vele partijen is gewerkt aan het Landinrichtingplan Haarzuilens. Dit heeft geleid tot een evenwichtig ruimtelijk plan dat het gebied beter geschikt moet maken voor natuurontwikkeling gecombineerd met recreatief gebruik. Dit plan bevindt zich in de uitvoeringfase. De aanleg van een verbindingsweg dwars door dit gebied betekent een majeure wijziging van het Landinrichtingsplan. Een besluit hierover kan alleen genomen worden nadat een integrale afweging gemaakt is van alle aan de orde zijnde belangen. Bovendien zou consensus bereikt moeten worden met de verschillende participanten die betrokken zijn bij de totstandkoming van het Landinrichtingsplan, zoals de provincie Utrecht.
Een globale raming van de kosten voor de aanleg van de bedoelde verbindingsweg bedroeg destijds ca. 8 miljoen euro. Hierbij is dan nog geen rekening gehouden met bruggen en duikers ter kruising van watergangen, aanwezige kabels en leidingen en verdere onvoorziene zaken.

Geconcludeerd wordt dat deze variant geen substantiële bijdrage levert aan de verbetering van de bereikbaarheid van het gebied. Positieve effecten zijn slechts lokaal, met name voor de Parkweg. De autoverkeeraantrekkende werking (doorgaand verkeer voor het studiegebied tussen Leidsche Rijn/Utrecht en Harmelen/Woerden) en alternatief voor de A2 van de nieuwe infrastructuur is een

zwaarwegend negatief aspect. Toegezegd wordt dat er extra verkeerstellingen worden gedaan op basis waarvan verdere besluiten worden genomen.

5. Beeldvorming

Als toegang tot Vleuten – de Meern vanaf de Noordzijde heeft Haarrijn een beeldbepalende rol voor het hele gebied rond de plassen, het oude Vleuten en Haarzuilen. De keuze om tot 8 verdiepingen hoog te bouwen past volgens indiener niet in het beoogde beeld van dit gebied, en er wordt op oneigenlijke reden niet getoetst aan de omgevingsvisie Vleuten. Onder de kop "Welstandsnota Utrecht – De schoonheid van Utrecht" wordt aangegeven wat het beleid van de gemeente is. De inbreng van hoogbouw toont geen respect voor de laagbouw in de omgeving. Indiener ervaart een woontoren als entree storend voor zijn leefomgeving.

Reactie

Op twee belangrijke plekken die gezien worden vanuit de omgeving (entree Haarrijn en zuidzijde strandblok) is het aanvaardbaar om tot een hoogte van 8 lagen te bouwen. De twee hoogteaccenten markeren de entree van Haarrijn en het strand en dragen bij aan de herkenbaarheid van de plekken, deze verschillen daarom in hoogte t.o.v. de laagbouw. Wij zien Haarrijn niet als een hoogbouwgebied, maar als een laagbouwgebied met twee hoogteaccenten. Er zal bijzondere aandacht uitgaan naar de beeldkwaliteit van deze hoogteaccenten. De gebouwen hebben alzijdige gevels en de architectuur zal worden afgestemd op de omgeving.

6. Dichtheid

De beoogde dichtheid en verstedelijking past niet in de omgeving zowel binnen het bestaande beeld als in de ontsluiting van het gebied. Er is geen ruimte voor het beoogde aantal woningen, zie "verkeer en ontsluiting' en "voorzieningen'.

Reactie

Haarrijn maakt onderdeel uit van Leidsche Rijn. Haarrijn is in het totale project Leidsche Rijn aangewezen als woongebied, het open landschap begint pas hierna. In Haarrijn is door in een lagere dichtheid te bouwen dan de rest van Leidsche Rijn een overgang gecreëerd van stedelijk gebied naar landschap.

7. Drijvende Zonnepanelen

Het plan betoogt enerzijds dat er ruimte is op de recreatieplas voor zonnepanelen en anderzijds dat er geen alternatief voor handen is. Indiener vindt dat dit slecht onderbouwd is, immers er is nog weinig bekend op het gebied van de drijvende zonnepanelen en er liggen heel veel daken leeg op het aangrenzende industriegebied en op gemeentelijke panden in de directe omgeving (zoals het voormalige gemeentehuis en schoolgebouwen. Indiener maakt veelvuldig gebruik van de recreatieplas en met indiener heel veel anderen. Naast het strand wordt er meer en meer gezwommen en gesupt op de plas. Bezigheden die volgens indiener door de zonnepanelen-eilanden onnodig beperkt en riskant zouden worden. Er is ook een mogelijkheid om zonnepanelen op de geluidswal te monteren die enerzijds de belasting vanaf de A2 verder kan verminderen en anderzijds minder zal kosten en tot minder overlast zal leiden.

Reactie

Binnen het plangebied zijn er geen andere mogelijkheden om het energieverbruik van de nieuwe woonwijk duurzaam op te wekken. De mogelijkheden hiervoor buiten het plangebied worden al zo veel mogelijk benut. Aan de zuidzijde van de geluidswal langs de Rijksweg A2 is nauwelijks ruimte voor zonnepanelen. Aan de noordkant van de geluidwal is het plaatsen van zonnepanelen niet efficiënt. Voor de eilanden is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd (Haalbaarheidsonderzoek Zonne-Energie-Eilanden, Haarrijnse Plas 2020). Deze is onderdeel van de bijlagen van de toelichting.

8. Voorzieningen

De wijk Vleuten – de Meern loopt op vele gebieden tegen de grenzen van de ontwikkelingsmogelijkheden aan voor het plan Leidsche Rijn en de groeibehoefte van de gemeente

Utrecht. Er is een groot tekort aan basisvoorzieningen zoals scholen, zwembaden en sport. Er zijn wachtlijsten voor zo wat alles waar primair behoefte aan is.

Reactie
In de woonwijk Haarrijn wordt een onderwijsvoorziening gerealiseerd. Er is inmiddels een beschikking afgegeven voor de nieuwbouw van een 8-klassige school met een KDV en een gymzaal. Het ontwerp is op dit moment tot en met een Definitief Ontwerp uitgewerkt. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de behoefte aan onderwijs.

9. MER behoefte
Indiener maakt zich ernstige zorgen over gezondsheidsrisico's die dit plan met zich meedraagt, voor indiener en voor toekomstige bewoners. Haarrijn komt aan de snelweg A2 te liggen (14-baans ter plaatse), aan een natuurplas (met beschermende diersoorten), aan een industriegebied in ontwikkeling (met gevaarlijke stoffen), aan een recreatieplas (drukbezocht vanuit wijdere omgeving), op een (gedeeltelijk tijdelijk) natuurgebied en aan overvolle lokale verkeersaders.

Daarbij worden drijvende eilanden met zonnepanelen introduceren waarvan de milieueffecten nog weinig bekend zijn. Ook wordt er een school gerealiseerd op een minimaal voorgeschreven afstand van een rijksnelweg. Als je een dergelijke optelsom van milieueffecten en risico's bekijkt, lijkt het vanzelfsprekend om juist wel een milieueffectrapportage op te stellen. Wij maken op uit de meegeleverde documentatie dat er op individuele punten aandacht gegeven wordt aan sommige van de hierboven genoemde aspecten maar dat een volledige en coherente beoordeling over het geheel ontbreekt.

Reactie
In het kader van het bestemmingsplan is een (vormvrije) merbeoordeling uitgevoerd (Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas, Rho adviseurs). Uit de beoordeling blijkt dat het plangebied niet ligt in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is dan ook geen aanleiding voor het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure.

De volgende aspecten missen wij in het geheel:
10. Schoolstraat
De oude dorpskern van Vleuten levert de primaire voorzieningen voor Haarrijn volgens de openbare website over Haarrijn. Om daar te komen zullen de toekomstige bewoners over de Schoolstraat bewegen. Dit is tevens vaak de snelste route naar de A12 vanaf Haarrijn / Maarsenbroek.
De Schoolstraat is momenteel al overbelast met auto- en fietsverkeer en een belangrijk onderdeel van de langdurige discussie over de knip richting Maarssen, welke in een eerder raadsbesluit onder voorbehoud is afgewezen.
De woningen in de Schoolstraat zijn in het algemeen ver voor de eeuwwisseling gebouwd en niet voorzien voor de hoge geluidsbelasting en de trillingen die al het verkeer met zich meebrengt. Ook is het waarborgen van een goede luchtkwaliteit in de straat en aan de gevels een belangrijk vereiste voor ons. Indiener verwacht een gedetailleerde verkeersanalyse met actuele meetgegevens, en gevolgen voor de leefomgeving.

Reactie
De planontwikkeling leidt tot een geringe toename van het verkeer op de Schoolstraat. De toename van (circa 700 mvt/etmaal) is akoestisch verwaarloosbaar (maximaal 0,3dB) en aanvaardbaar. Conform het gemeentelijk geluidbeleid toetsen we een toename van verkeer aan de regeling die geldt bij reconstructies. Een toename tot 1.5 dB wordt dan nog als aanvaardbaar beschouwd. De geringe toename leidt ook niet tot een slechtere luchtkwaliteit of andere effecten voor wat betreft trillingen.

11. Verouderd en ontbrekend onderzoek Haarrijn

In de aangeleverde documentatie is sprake is verouderd onderzoek (ongeldig) naar de habitat van het (tijdelijke) natuurgebied. Het gaat ook niet alleen om "tijdelijke natuur', er stond reeds een bos. De plaatsing van de school op een dergelijke belaste plaats vereist naar de mening van indiener nadere overweging en onderzoek. Welke ervaringen zijn er van elders bekend, is er een beter alternatief ? Onderzoek naar de effecten van woningen en steigers aan de natuurplas ontbreekt.

Reactie

Voor de aanvraag van de vrijstelling "tijdelijke natuur" is uitvoerig ecologisch onderzoek uitgevoerd. Verwezen wordt naar de rapportages van bureau Ecoresult die bij de toelichting zijn gevoegd. Bij het onderzoek van de ecoloog voorafgaande aan de snoeiwerkzaamheden eind 2021jaar zijn geen waarnemingen gedaan die het eerdere onderzoek tegenspreken. De uitgevoerde onderzoeken zijn representatief.

12. Zonnepanelen

Er is weinig bekend over effecten van een zonnepark op water, laat staan een recreatieplas. Indiener vindt het ongepast om zonder uitgebreide studie daar op de aangekondigde schaal mee te experimenteren in de Haarrijnse plas.

Reactie

Voor wat betreft de ecologische waarden: We treffen verschillende maatregelen om onvoorspelbare effecten zoveel mogelijk te voorkomen:

1. We hebben een nulmeting gedaan voor de op dit moment aanwezige ecologische waarden. De meeste waarden zitten langs de randen van de plas; daar mogen geen zonnepanelen komen.

2. Er komen geen zonnepanelen op de natuurplas, waardoor er voldoende ruimte blijft voor watervogels die last hebben van de zonnepanelen.

3. Rond en onder de zonnepanelen worden maatregelen getroffen die zorgen voor een grotere biodiversiteit.

4. We volgen het landelijke onderzoek naar effecten van zonnepanelen op water, zodat we geleerde lessen mee kunnen nemen in het project.

5. We monitoren de waterkwaliteit om te controleren of er inderdaad geen voor de natuur schadelijke effecten optreden.

Voor wat betreft de recreatie: we weten dat de zonnepanelen beperkend zullen zijn voor het gebruik van het midden van de plas. Dit nadeel wordt betrokken bij de besluitvorming door de gemeenteraad. De gemeente hecht veel belang aan de productie van duurzame energie. Er worden hoge eisen aan de bouwer van het zonnepark gesteld als het gaat om het borgen van de veiligheid van recreanten.

13. Natura 2000

Haarrijn ligt naast het Haarzuilen en openbaar natuurgebied. Om moeilijk te begrijpen reden wordt alleen naar de Vechtse Plassen gerefereerd en wordt de totaliteit en duur van de bouw in de omgeving niet meegenomen. Doet de natuur rond Haarzuilen niet ook ter zake? Bij de referenties naar de Natura 2000 eisen wordt telkens gesproken over de realisatie periode van 5 jaar voor Haarrijn terwijl er al veel langer sprake is van bouwwerkzaamheden in dit gebied. Indiener meent dat de impact over de gehele periode en van de gezamenlijke werkzaamheden in beeld moet worden gebracht, en niet die van losse delen onafhankelijk.

Reactie

Voor het bestemmingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de natuur. Specifiek voor Natura 2000 geldt dat – indien sprake is van voor stikstofgevoelig gebied – in beginsel ook het effect vanwege stikstof dient te worden beschouwd. Vanaf 1 juli 2021 geldt dat er geen vergunningplicht geldt voor het aspect stikstof indien sprake is van aanlegactiviteiten voor de bouwfase voor activiteiten die vallen de onder reikwijdte van de partiële vrijstelling'. De NO, en NH2 emissies gedurende de aanlegfase zijn vrijgesteld krachtens artikel 2.9a van de Wnb en artikel 2.5 van de Regeling natuurbescherming.

Overige effecten op Natura 2000 gebied kunnen gelet op de afstand tot deze gebieden, op voorhand worden uitgesloten. Overige effecten van de bouw op de ecologie worden ondervangen door de Wnb, waaraan iedere bouwer zich dient te houden.

14. Conclusie

Indiener constateert dat er voldoende aanleiding is om een MER te maken, dat geen van de geraadpleegde instanties een positief advies geeft voor het ontwerpplan, en de GGD zelfs een uitgesproken negatief advies geeft. Indiener vraagt de gemeenteraad deze en zijn andere overwegingen ter harte te nemen.

Reactie

In het kader van het bestemmingsplan is een (vormvrije) merbeoordeling uitgevoerd (Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas, Rho adviseurs). Uit de beoordeling blijkt dat het plangebied niet ligt in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is dan ook geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

Ten aanzien van het advies van de GGD wordt het volgende opgemerkt. Op minimaal 900 meter afstand van de woonwijk Haarrijn ligt een geitenhouderij. Uit onderzoek (RIVM, Veehouderij en Gezondheid Omwonenden) blijkt dat omwonenden van geitenhouderijen in een straal van 2 kilometer meer kans hebben op longontsteking. De GGD regio Utrecht heeft geadviseerd om het voorzorgsbeginsel toe te passen totdat er meer duidelijkheid is over de oorzaak van de longontstekingen en een eventuele integrale aanpak. De GGD heeft ook geadviseerd om terughoudend te zijn met de uitbreiding of nieuwvestiging van geitenhouderijen in de buurt van gevoelige bestemmingen en andersom. Dit betekent dat gemeenten het risico op longontsteking in de besluitvorming moeten meewegen. De gemeente mag de bouw van woningen wel planologisch mogelijk maken, maar daarbij wordt geadviseerd om toekomstige inwoners op de hoogte te stellen van het feit dat er een geitenhouderij in de omgeving is en van de mogelijke risico's.

Gelet op de bestaande woonbehoefte in de Provincie Utrecht en binnen de gemeente en de beperkte ruimte om deze woningen te realiseren is het creëren van voldoende woningen een belang dat zwaar weegt in deze afweging. In dit geval weegt dit belang zwaarder mee dan de mogelijke risico's van de geitenhouderij voor het woon- en leefklimaat van toekomstige bewoners van Haarrijn. Uit de VGO-onderzoeken volgt echter niet dat er een onaanvaardbaar risico voor de volksgezondheid ontstaat. Gelet op het aantal geiten (120 stuks), de maatschappelijke en recreatieve functie van de geitenhouderij en het feit dat er veel woningen op een nog kortere afstand zijn gelegen, is de verwachting dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in Haarrijn niet in gevaar komt. De gemeente zal voldoen aan haar informatieplicht richting toekomstige bewoners.

15. Bezwaar besluit hogere Waarden

Het bezwaar van indiener berust op indirecte gevolgen voor het leefklimaat in de Schoolstraat qua geluidshinder en uitstoot. Het lijkt bedoeld om meer verkeer toe te laten zonder verkeersmaatregelen.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie hierboven.

Het ontwerpbesluit hogere waarden is gericht op de nog te realiseren woningen. Met het besluit hogere waarden wordt hiermee een hogere geluidbelasting op de gevels toegestaan.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3 is aangegeven.

Zienswijze 9

Zienswijze 9 is identiek aan zienswijze 8. Voor de inhoud van de zienswijze en de reactie hierop zie zienswijze 8.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3 is aangegeven.

Zienswijze 10

1. Opnemen van de boringsvrije zone

Indiener merkt op dat de contouren van de boringsvrije zone Leidsche Rijn net binnen het plangebied vallen. De boringsvrije zone is een zone rondom de grondwaterwinning Leidsche Rijn. Deze grondwaterwinning is de bron van de drinkwatervoorziening voor o.a. de gemeente Utrecht. In de boringsvrije zone beschermt een ondergrondse kleilaag de onderliggende waterwinning.
Indiener geeft aan dat in paragraaf 5.11.2 van de toelichting staat dat "de contouren van de boringsvrije zone het plangebied slechts voor een gering deel overlappen. Daarbij komt dat op deze locatie de bestemmingen Recreatie en Groen gelden. Ingrijpende ontwikkelingen vinden op deze locatie niet plaats. In het bestemmingsplan hoeft daarom geen regeling te worden opgenomen". Indiener deelt deze conclusie niet.

Indiener wenst dat een aanduiding 'boringsvrije zone grondwaterbeschermingsgebied' in de verbeelding wordt opgenomen en dat onderstaand tekstvoorstel in de planregels wordt opgenomen zodat duidelijk is dat bij activiteiten in de boringsvrije zone regels uit de provinciale omgevingsverordening van toepassing zijn.

Indiener doet het volgende voorstel om de planregels te wijzigen:
Ter plaatse van de aanduiding 'boringsvrije zone' zijn de gronden naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, mede bestemd voor het behoud van de beschermende laag in de bodem van grondwaterbeschermingsgebied van het grondwaterwingebied Leidsche Rijn. Op deze zone zijn de provinciale regels van toepassing.

Het roeren van gronden, zoals het maken van boorputten, grond- en funderingswerken, dieper dan 40 m onder maaiveld is niet toegestaan, tenzij hiervoor toestemming van de provincie Utrecht is verkregen.

Reactie
De boringsvrije zone is alsnog in de verbeelding en in de planregels (Milieuzone - boringsvrije zone) verwerkt.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3 zijn aangegeven.

Zienswijze 11

1. *Beschermde dier- en plantensoorten*

Er is ecologisch onderzoek gedaan vanwege de beoogde functieveranderingen binnen het gebied op de plaats van Tijdelijke Natuur in het Noordwestelijk gebied. Hierbij zijn zwaarder beschermde soorten vastgesteld (waaronder vijf soorten vleermuizen, de rugstreeppad en de bever). Daarnaast zijn onder de Utrechtse soortenlijst beschermde dieren aanwezig waarvoor meerdere maatregelen genomen worden in de plannen.

Het noordelijke deel grenzend aan de Haarrijnseplas is de laatste jaren tijdelijk vrijgegeven voor natuurontwikkeling. De bever leeft ook in dit gebied. In de toelichting staat dat om geplande woningbouw mogelijk te houden, voor dit gebied een ontheffing tijdelijke natuur is aangevraagd, zodat planten en dieren die nu in het gebied voorkomen geen compenserende maatregelen hoeven te worden genomen. Wel moeten de beschermde planten en dieren naar andere leefgebieden worden verplaatst voordat de werkzaamheden starten. Gemeente Utrecht heeft hoge ambities voor wat betreft natuur, maar daarvan zien we voor de bever en andere soorten in dit gebied weinig terug. Indiener pleit ervoor dat het plan zo wordt aangepast dat de bever en andere beschermde dier- en plantensoorten voor het gebied en omgeving behouden blijven.

Reactie
Ook de gemeente ziet en onderkend het belang van het voorkomen van (beschermde) diersoorten in dit gebied. We richten daartoe ook de buitenruimte en de bebouwing in. Voor de bever zal er, aan de westkant van het gebied, een terreindeel worden ingericht naar diens wensen. Bij de eisen voor de nieuwe bebouwing zijn natuurinclusieve maatregelen opgenomen, de nieuwe bebouwing zal worden voorzien van ingebouwde vleermuiskasten. De inrichting van het groen geschied uitsluitend met inheemse beplanting om de biodiversiteit maximaal te ondersteunen en te vergroten. Verder behouden we ook zoveel mogelijk van de ontstane natuurwaarden. Daar waar groen in de plannen wordt voorzien behouden we de ontstane vegetatie. De bomenrand langs de noordoever van de Haarrijnse Plas blijft gehandhaafd om het foerageergebied van de meervleermuis te garanderen en de bebouwing wordt daarop aangepast. Als laatste worden de werkzaamheden zo ingestoken dat zij (het leefgebied van) de bever niet verstoren.

2. Natura 2000-gebieden en kanttekeningen bij AERIUS berekeningen
Om de effecten vooraf te toetsen van de beoogde ontwikkeling op Natura 2000-gebieden zijn AERIUS berekeningen gemaakt. In de toelichting wordt gesteld dat het plan aan de stikstofregels voldoet en er geen negatief effect is op Natura 2000-gebieden. Indiener deelt deze conclusie niet. Bij de AERIUS berekening Woningbouw en gemengde voorzieningen vallen de volgende zaken op:

A. Het verkeer binnen de wijk (in de gebruiksfase) ontbreekt in de berekening;
B. Er wordt uitgegaan van een gelijke verdeling over de toegangswegen (Heldinnenlaan, Verbindingsweg en Maarssenseweg). Het is onwaarschijnlijk dat dit in de praktijk ook zo is;
C. Bovendien is in de berekening van deze toegangswegen alleen Licht verkeer mee genomen en geen middelzwaar en zwaar vrachtverkeer en busverkeer.
D. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat er maximaal 700 woningen worden gerealiseerd. In de berekening wordt uitgegaan van een lager aantal (688).
E. Pagina 20: Bij woningen wordt uitgegaan dat deze gasloos worden gerealiseerd en dat de woningen daarom geen stikstofuitstoot hebben. Maar hoe wordt voorkomen dat er in de woningen houtkachels worden geplaatst en daardoor uitstoot plaatsvindt?
F. Bij de uitgangspunten (p.20) wordt uitgegaan van 20 leerlingen per klaslokaal. Dit is in de praktijk vrijwel altijd hoger.

Als bovenstaande punten in de berekening worden meegenomen is er naar de mening van indiener wel degelijk sprake van een negatief effect op de Natura2000-gebieden (waaronder Oostelijke Vechtplassen). Daarmee voldoet het plan volgens indiener niet aan de stikstofregels. Indiener wenst te weten hoe voorkomen gaat worden dat de stikstofbelasting op Natura 2000-gebieden toeneemt oftewel waar compensatie plaats gaat vinden. Tot slot merkt indiener op dat de berekeningen niet als bijlage toegevoegd zijn, waardoor ze niet kunnen worden geïmporteerd in AERIUS Calculator en dus niet goed controleerbaar zijn.

Reactie
In de bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen rapportage (Aeriusberekening Ontwikkeling woonwijk Haarrijn, adviesbureau Planen-makers) zijn de invoergegeven transparant ogenomen en goed te controleren.

In verband met het beschikbaar komen van een nieuw Aeriusmodel per medio januari 2022, is opnieuw een berekening uitgevoerd. Daarnaast is een Wnb vergunning aangevraagd bij de provincie. De aanvraag met de bijbehorende stukken en het ontwerpbesluit hebben ter inzage

gelegen van 6 december 2021 tot en met 17 januari 2022. Nu de aangevraagde depositie in de permanente situatie niet toeneemt zijn significant negatieve effecten uitgesloten, waarmee geen sprake is van vergunningplicht. De brief van de provincie Utrecht is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting. Dit geldt ook voor de uitgevoerde Aeriusberekeningen.
Uit de actuele berekening blijkt dat – net als bij de eerdere berekeningen – sprake is van een geringe depositie boven de 0,00 mol in de aanlegfase. Vanaf 1 juli 2021 geldt dat een initiatiefnemer geen vergunning meer hoeft aan te vragen voor het aspect stikstof indien sprake is van aanlegactiviteiten voor de bouwfase voor activiteiten die vallen de onder reikwijdte van de partiële vrijstelling. De NO, en NH2 emissies gedurende de aanlegfase zijn vrijgesteld krachtens artikel 2.9a van de Wnb en artikel 2.5 van de Regeling natuurbescherming en zijn daarom geen relevant aspect van onderhavig besluit. De woningen worden op basis van de Wet Vet2 (gasloos bouwen) gerealiseerd en produceren hierdoor geen significante stikstofuitstoot. Voor onderhavige aanvraag betekent dit dat enkel de stikstofuitstoot voortvloeiend uit verkeersbewegingen op de belangrijkste ontsluitingswegen van belang zijn. Het mogelijke aandeel van de uitstoot van houtkachels is zo laag dat dit geen invloed heeft op de berekende depositie.
Voor wat betreft de invoergegevens geldt dat in de berekening een aantal van circa 688 woningen is meegenomen. Dit wordt voldoende representatief geacht. Hetzelfde geldt voor de klasgrootte. De verkeersgeneratie is bepaald op basis van kentallen CROW 381 en zijn representatief voor de beoogde ontwikkeling. Hierbij merken wij op dat het aandeel middel en zwaar verkeer zo laag is, dat dit geen invloed heeft op de uitkomst.

3. Voorkomen verstoring doormensen en honden
Indiener constateert verder dat de woningen dicht op het natuur- en recreatiegebied landgoed Haarzuilens komen en bij het 'Berkenbos' (natuur). Dat heeft een verstorend effect op de aanwezige natuur. Zeker als er in het noordelijk deel 36 parkeerplaatsen voor recreanten komen die het bestaande recreatiegebied willen bezoeken. Dit betekent dat naast de bewoners, ook extra recreanten op deze plek naar het recreatiegebied getrokken worden, inclusief veel hondenbezitters.

Mensen met (loslopende) honden zijn een potentieel grote verstoringsbron. Dit komt onvoldoende terug in het bestemmingsplan. Nieuwe inwoners met honden (en recreanten) willen vanzelfsprekend recreëren in het landgoed Haarzuilens en zijn ook van harte welkom. Echter, de ervaring leert dat mensen ook hun hond los willen laten lopen en dat geeft veel verstoring aan de aanwezige dieren zoals hazen en reeën. De bestaande losloopgebieden in Haarzuilens liggen te ver weg. Daarom pleit indiener er nogmaals voor dat er binnen het bestemmingsplan een ruim hondenlosloopgebied komt voor bewoners en recreanten aan de zijde van het recreatiegebied van Natuurmonumenten. Deze hondenlosloopplaats ontbreekt nu. De locatie van de geplande 36 parkeerplaatsen voor recreatie zou hiervoor zeer geschikt zijn. Bovendien wordt daarmee voorkomen dat er veel extra hondenbezitters naar het gebied komen.

Er komt een hondenzwemplek tegen de Maarssenseweg aan. Indiener is blij dat hier een specifieke Locatie voor wordt gerealiseerd. Dit kan voorkomen dat honden overal kunnen komen en zwemmen en daarmee de rust voor de watervogels verstoren.

Reactie
Voor de inrichting van het openbaar gebied wordt een inrichtingsplan opgesteld. Hierin worden ook hondenuitlaatvelden opgenomen. Het loslopen van honden kan worden voorkomen door het plaatsen van borden. In het inrichtingsplan zijn deze parkeerplaatsen opgenomen als openbare parkeerplaatsen voor bezoek van de polder. Hierover vindt nog overleg plaats met Natuurmonumenten. Op dit moment is het gebied ook openbaar toegankelijk met (aangelijnde) honden. Het realiseren van deze woonwijk zal ervoor zorgen dat het gebied iets vaker gebruikt zal worden door hondenbezitters, maar is niet te zeggen hoeveel dat zal oplopen. Er is in onderzoeken geen rekening gehouden met de toename van uitlaten van honden, maar ook niet relevant voor de huidige ecologische waarden. Het betreft vooral loslopende honden die de grootste negatieve effecten opleveren. Er moeten borden komen die ervoor zorgen dat mensen hun honden aanlijnen en hierop moet gehandhaafd worden. Hondenuitlaatplaatsen/hondenlosloopgebied worden uit de buurt van het natuurgebied gehouden. Dit is ook afgesproken met Natuurmonumenten.

4. Maak Berkenbos onbereikbaar door verlengde watergang
Daarnaast moet volgens indiener voorkomen worden dat mensen met honden natuurgebied het Berkenbos in kunnen lopen. Dat moet gewaarborgd worden door de bestaande diepe watergang tussen de woonwijk en het Berkenbos te behouden en te verlengen. Door de watergang te verlengen (weggraven van de oranje lijn in onderstaande figuur) komt het Berkenbos feitelijk op een eiland te liggen, zodat het ontoegankelijk wordt. Daarnaast is het van belang dat de gemeente regelmatig controleert of er planken of loopbruggetjes zijn gemaakt en deze dan verwijderd worden.

Reactie
In de nieuwe woonwijk komt een aantal hondenuitlaatvelden te liggen. Hierdoor is er geen noodzaak voor hondeneigenaars om een niet-toegankelijk (er zijn geen paden in het bosje) bosgebied in te gaan. Het door te steken deel ligt op grondgebied van Natuurmonumenten. Het doorsteken is niet zomaar mogelijk, omdat het hier een watervoerende sloot betreft die niet zondermeer op een afwateringskanaaltje van de A2 aangesloten kan worden. Daarnaast is het controleren van loopbruggetjes geen onderdeel van het bestemmingsplan, maar wel iets wat onze aandacht heeft. Het berkenbos maakt geen onderdeel uit van het inrichtingsplan. Een deel van de gronden wordt gebruikt door de bever. Deze gaan we afschermen middels groen vanaf de woonwijk.

5. Voorkomen verstoring van watervogels en oeverzwaluwen
De Haarrijnse plas is van groot belang voor watervogels, met name overwinterende watervogels. Op de beide plassen zie je 's winters grote groepen tafel- en kuifeenden en ook smienten, zaagbokken, brilduikers en nonnetjes. De echt zeldzame wintergasten zijn Kuifduiker, ijseend, kokardezaagbek. Deze wintergasten komen hier voor de rust. Elke keer dat er verstoring optreedt vliegen de vogels op en dat kost hen kostbare energie. Verstoring moet daarom echt voorkomen worden.

De nieuwe bewoners van de wijk gaan naar verwachting varen en recreëren op met name de westelijke plas. Recreanten op het strand aan de oostelijke plas zullen ook het water op gaan. Wij missen maatregelen om te borgen dat het recreatief gebruik van beide plassen niet ten koste gaat van de aanwezige vogels: te weten de oeverzwaluwen aan de overzijde (voor-jaar/zomer) en de wintergasten. Het bestemmingsplan gaat uit van zonering, maar hoe wordt dit geborgd nadat het plan is gerealiseerd en hoe wordt dit gehandhaafd? En hoe worden 'uitstraaleffecten' van evenementen op het strand voorkomen op omliggende natuur? |We zien dit niet terug in het plan. Tenminste zijn aanvullende maatregelen vereist, zoals een drijfbalk of ander fysiek obstakel. Maar ook handhaving is van belang. Een bron van verstoring is ook dat er ruimte wordt geboden aan woonschepen. In de huidige opzet komen deze een flink eind het water op. Wij pleiten voor een zorgvuldige inpassing in relatie tot de aanwezige natuur en een beperkter ruimtebeslag.

Aan de overzijde van de Haarrijnse plas is een oeverzwaluwwand aangelegd. Deze wordt jaarlijks zeer goed gebruikt door broedende oeverzwaluwen. Rust is van groot belang voor deze vogels. In het bestemmingsplan dient opgenomen te worden hoe voorkomen wordt dat bewoners en recreanten over de plas richting de oeverzwaluwwand varen of wandelend de wand benaderen tijdens het broedseizoen.

Reactie
In het ontwerpbestemmingsplan is de bestemming van de westelijke plas hetzelfde is als van de oostelijke plas. Dit is niet in overeenstemming met het beleid en politieke afspraken. Mede naar aanleiding van de zienswijze wordt voor in de westelijke plas (tot aan de betonning/ballenrand) het recreatief medegebruik uitgesloten. Zo beschermen we de overwinterende vogelpopulatie die hier jaarlijks neerstrijkt. Om te voorkomen dat inwoners van de nieuwe wijk en overige recreanten gebruik maken van de plas zal er een lijn van drijvende obstakels (een soort ballenlijn) worden gerealiseerd op korte afstand van de nieuwe woningen. Dit weerhoudt mensen ervan om de plas op

te gaan. Hierdoor wordt de verstoring van winterwatervogels en de broedende oeverzwaluwen voorkomen.

6. Evenementen op het recreatiestrand:
Indiener is blij dat er onderzoek is gedaan naar de effecten van evenementen op de natuur in en rond de Haarrijnseplas. De plas en de oevers hebben een belangrijke functie voor flora en fauna. Indiener is bezorgd over de impact van met name grootschalige evenementen op de aanwezige natuurwaarden. Ook merkt indiener op dat de ecologische beoordeling van het evenementenprofiel Haarrijn slechts gedeeltelijk is toegevoegd als bijlage bij dit ontwerpbestemmingsplan (slechts 3 pagina's). Indiener ziet onvoldoende terug in het bestemmingsplan welke waarborgen er zijn om te voorkomen dat evenementen negatieve effecten hebben op de natuurwaarden.
In het plangebied is een groene verbinding aanwezig: de Rijnkennemerlaan, die het Maximapark verbindt aan het natuurgebied Haarzuilens. Deze verbinding heeft zowel een ecologische als een recreatief en cultuurhistorische functie. Daarnaast is de plas zelf een essentieel onderdeel in de groenstructuur. Het is belangrijk dat geborgd wordt dat de relatie met het Groene Hart, recreatiegebied Haarzuilens en het Maximapark zodanig wordt ingericht dat Haarrijn een belangrijke ecologische functie kan vervullen als 'poort naar het Groene Hart' en dat de vormen van recreatie daarbij passen (en dus niet verstoren).

Reactie
Het belang van deze ecologische verbinding is ook door de gemeente geconstateerd en heeft zijn weerslag gekregen in de RSU en de Utrechtse Groenstructuurvisie. Deze groene verbinding wordt als "groene scheg" getypeerd, een verbindingszone die de stad met haar natuurrijke omgeving verbindt. Door deze scheg in de RSU en de stedelijke groenstructuur op te nemen verplicht de gemeente zichzelf om hier de ecologische waarde te handhaven en waar mogelijk te vergroten.

In de bijlage is inderdaad alleen het ecologisch profiel van het plangebied opgenomen. Dit profiel is voor het plangebied relevant. Daarom kan met deze bijlage worden volstaan.

In de ecologische beschouwing wordt geconcludeerd dat het recreatiestrand geschikt is voor evenementen zonder dat sprake is van negatieve effecten voor de natuur. Naast het opnemen van geluidseisen worden aan de vergunning voorwaarden verbonden.

7. Groen groeit mee
Er is een programma Groen Groeit Mee van de provincie Utrecht in de maak, dat stelt dat alle rode ontwikkelingen ook moeten bijdragen aan nieuwe groene ontwikkelingen. Wij zien graag nader onderbouwd welk extra groen deze wijk mogelijk maakt.
De nieuwe bewoners van de wijk gaan naar verwachting varen en recreëren op met name de westelijke plas. Recreanten op het strand aan de oostelijke plas zullen ook het water op gaan. Wij missen maatregelen om te borgen dat het recreatief gebruik van beide plassen niet ten koste gaat van de aanwezige vogels: te weten de oeverzwaluwen aan de overzijde (voor-jaar/zomer) en de wintergasten. Het bestemmingsplan gaat uit van zonering, maar hoe wordt dit geborgd nadat het plan is gerealiseerd en hoe wordt dit gehandhaafd? En hoe worden 'uitstraaleffecten' van evenementen op het strand voorkomen op omliggende natuur? |We zien dit niet terug in het plan. Tenminste zijn aanvullende maatregelen vereist, zoals een drijfbalk of ander fysiek obstakel. Maar ook handhaving is van belang.
Aan de overzijde van de Haarrijnse plas is een oeverzwaluwwand aangelegd. Deze wordt jaarlijks zeer goed gebruikt door broedende oeverzwaluwen. Rust is van groot belang voor deze vogels. In het bestemmingsplan dient opgenomen te worden hoe voorkomen wordt dat bewoners en recreanten over de plas richting de oeverzwaluwwand varen of wandelend de wand benaderen tijdens het broedseizoen.

Reactie
Er worden door de gemeente maatregelen getroffen. Er wordt voorzien in een drijvende barrière die het varen op de westelijke plas voorkomt. Tevens worden er geen ligplaatsen voor pleziervaart uitgegeven voor de woningen die aan de westelijke plas gelegen zijn. De precieze uitvoering van

deze barrière is onderdeel van het op te stellen inrichtingsplan. Het voorlopig ontwerp hiervan wordt binnenkort vastgesteld. Door het aanbrengen van deze barrière wordt de verstoring voor de oeverzwaluwen en de wintergasten afdoende voorkomen.
Het Programma Groen groeit mee heeft overlap met de barcode uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht. In deze wijk wordt voldoende groen gerealiseerd om te recreëren, klimaatadaptieve voordelen te bieden en de biodiversiteit te versterken. Er worden daartoe bijvoorbeeld voornamelijk inheemse soorten gebruikt in de beplanting en de spontane begroeiing en de natuurlijke processen krijgen de ruimte.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.1.1 is opgenomen.

Zienswijze 12

1. Effect nieuwe scherm A2 in Maarssenbroek
Indiener geeft aan dat in het bestemmingsplan en het akoestisch onderzoek geen aandacht wordt besteed aan het reflecterend effect van het nieuwe scherm en de consequentie die dit heeft voor de geluidsbelastingen in Maarssenbroek. Het scherm aan de Maarssense zijde is destijds gerealiseerd met een ambitie van 53 dB(A) als maximale geluidsbelasting op de woningen in Maarssenbroek. Het is niet duidelijk of hieraan nog wordt voldaan. Indiener wenst dat dit in het akoestisch onderzoek en de toelichting van het bestemmingsplan nader wordt onderbouwd.

Reactie
In het kader van bestemmingsplan Bedrijventerrein Haarrijn in 2010 is dit onderzocht en bovendien afgestemd met de gemeente Stichtse Vecht. In de toelichting van dat bestemmingsplan is te lezen:

Het geluidsscherm zal worden gerealiseerd tegenover de woonwijken van Maarssen. Reflecties van het scherm zouden kunnen leiden tot hogere geluidsbelastingen in deze wijken. Daarom is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het scherm. Met dit onderzoek is inzichtelijk gemaakt dat in de eindsituatie (met de toepassing van 2-laags ZOAB en een maximumsnelheid van 100 km/h) ook met het scherm kan worden voldaan aan de bestuurlijke toezegging van de gemeente Maarssen dat de geluidsbelasting op de tweede bouwlaag lager is dan 53,50 dB(A). Door de genoemde maatregelen op de A2 zal de geluidsbelasting in Maarssen afnemen, door de realisatie van het scherm wordt deze afname echter iets minder groot. Eveneens is het effect van het scherm op een aantal vast te stellen hogere waarden inzichtelijk gemaakt. Door het toepassen van ZOAB en een maximumsnelheid van 100 km/h is in de situatie met scherm geen sprake van overschrijdingen.

Enkele afwijkingen van de geplande absorptie (vanwege wens tot showrooms met glas die geluid reflecteren) zijn onderzocht en vielen binnen de gestelde kaders. Dit is gecontroleerd door Rijkswaterstaat. Het voorliggende bestemmingsplan ziet niet op woningen in Maarsenbroek, er is daarom geen aanleiding om bovenstaande tekst op te nemen in de toelichting.

2. Evenementen
- Hoogte dB(A)/ dB(C) geluidgevoelige objecten Maarssenbroek
Gezien de heersende zuidwestenwind zullen bewoners in Maarssenbroek bij evenementen bij de Haarrijnse plas met grote regelmaat overlast ondervinden van evenementen. Het is volgens indiener niet duidelijk of het scherm langs de A2 (ook het nieuw te realiseren scherm bij Haarrijn) het geproduceerde geluid voldoende zal tegengaan. Er is een indicatieve berekening gedaan, maar die houdt op bij het nieuw te realiseren scherm langs de A2. Indiener geeft aan dat een waarde van maximaal 80 dB(A)/95 dB(C) bij woningen (maximaal zes dagen) significant hoger is dan het niveau dat de gemeente Stichtse Vecht hanteert: 78 dB(A)/90 dB(C), voor een aantal specifiek benoemde locaties en 75/70/65 dB(A) (dag/avond/nacht tot 01.00 uur) voor andere grootschalige evenementen. Indiener is van mening dat aan deze laatste waarden moet worden getoetst en dat dit

moet worden aangepast in het bestemmingsplan. Ook moeten de berekeningen verder uitgewerkt te worden.

- Bepaling geluidsniveau

Niet duidelijk is hoe het geluidniveau wordt bepaald. Voor evenementen zijn daar vaak (ten opzichte van de standaard meetmethode bij industrielawaai), vereenvoudigde meetmethodes voor. Indiener neemt aan dat de gemeente Utrecht waarschijnlijk deze ook hanteert, en dit zal in een omgevingsvergunning waarschijnlijk wel worden vastgelegd. Echter naar de mening van indiener moet dit in het bestemmingsplan worden opgenomen. Indiener verzoekt om dit aan te passen dan wel te verduidelijken.

- Totaal aantal evenementendaqen is onduidelijk

De dagen waarop mogelijke overlast verwacht wordt zijn tijdens de evenementen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Het aantal dagen waarop dit zal zijn, is niet duidelijk. In de regels staat:

> *Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in artikel 4.4.2 onder b onder 1 voor het aantal aanwezige bezoekers van evenementen onder de volgende voorwaarden:*
> 1. *het totale aantal op het evenement aanwezig bezoekers, op 12 dagen per jaar, bij maximaal 6 evenementen, maximaal 5.000 bedragen;*
> 2. *in afwijking van de regel onder 1 mag het totale aantal aanwezige bezoekers op het evenement, op 6 dagen per jaar, bij maximaal 3 evenementen, maximaal 10.000 bedragen;*
> 3. *in afwijking van de regel onder 1 en in afwijking van de regel onder 2, mag het totale aantal aanwezige bezoekers, op 4 dagen per jaar, bij maximaal 2 evenementen, maximaal 15.000 bedragen.*

Gaat een vergunning voor 5.000 bezoekers af van het aantal vergunningen voor maximaal 10.000 en 15.000 bezoekers? Zo nee, dan is het toegestaan aantal dagen met grote evenementen dus 22. Dit aantal gaat al aardig richting de 24 die in totaal worden toegestaan.
Dat betekent dus 2 dagen per maand kans op overlast. Zeker gezien de heersende (zuid)westenwind, waardoor Stichtse Vecht sneller in de invloedsfeer ligt dan inwoners van de gemeente Utrecht zelf. Er zijn dan te veel evenementen met overlast. Dit is voor indiener niet acceptabel. Indiener wenst dat de regels hierop worden verduidelijkt en naar beneden toe worden bijgesteld naar maximaal 12 dagen per jaar.

Reactie
Als hoogst toegestane waarden voor evenementen gelden de normen die conform de Utrechtse verordening zijn vastgesteld en niet de normen die Stichtse Vecht hanteert.

In de regels van het bestemmingsplan (artikel 5) zijn de volgende normen opgenomen:
a. op maximaal 12 dagen per jaar, waarbij het equivalente ter plaatse van de gevel van Geluidgevoelige objecten, niet meer mag bedragen dan 70 dB(A), 85 dB(C);
b. op maximaal 6 dagen per jaar, waarbij het equivalente ter plaatse van de gevel van Geluidgevoelige objecten, niet meer mag bedragen dan 75 dB(A), 90 dB(C);
c. op maximaal 6 dagen per jaar, waarbij het equivalente geluidsniveau ter plaatse van de gevel van Geluidgevoelige objecten, niet meer mag bedragen dan 80 dB(A), 95 dB(C).
De stelling dat dit opgeteld 24 evenementendagen betreft, klopt. Maar deze hebben niet allen de maximale impact op de omgeving.

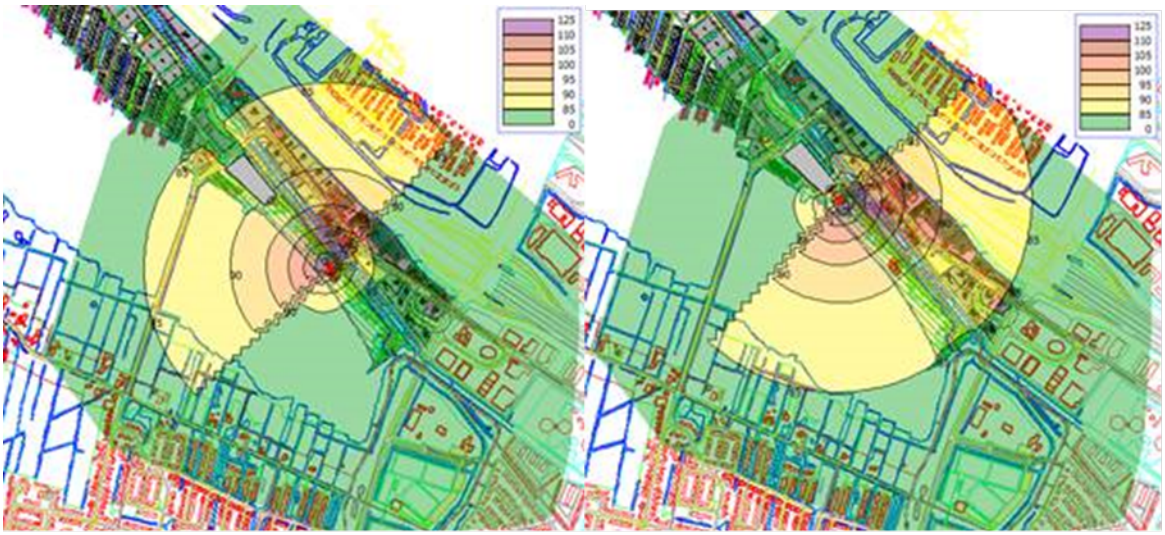
Door adviesbureau Peutz is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting door evenementen, en is de in het bestemmingsplan opgenomen regeling getoetst (Akoestisch onderzoek evenementenregeling Bestemmingsplan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnsesplas, Peutz 20 december 2021). Bij de berekeningen is uitgegaan van de 'Handleiding meten en rekenen Industrielawaai' uit 1999 (Handleiding) en is voor de berekeningen gebruik gemaakt van methode II.8 (Berekening van de overdracht) zoals in de Handleiding vermeld. Uit het onderzoek blijkt dat, uitgaande van de

beschouwde typen evenementen en bijbehorende geluidemissies de optredende geluidniveaus binnen de gestelde geluidgrenswaarden uit het evenementenbeleid zullen blijven. Rekening houdend met de specifieke onderzochte locaties zijn alle typen gewenste muziekpresentaties mogelijk. Geconcludeerd wordt dat het plangebied geschikt is voor het beoogde doel. Het akoestisch onderzoek is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan.

3. Overschrijden niveaus middels omgevingsvergunning
De geluidvoorschriften voor hoge geluidniveaus (hoger dan 45 dB(A)/60 dB(C) bij geluidgevoelige objecten) zijn alleen gericht op de dag- en avondperiode. Van een groot festival dat op deze locatie wordt georganiseerd is bekend dat dit gehouden wordt tot 1 uur 's nachts. In het bestemmingsplan zijn hiervoor geen afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Kunnen wij ervan uit gaan dat toekomstige evenementen tot maximaal 12 uur 's nachts gehouden mogen worden. Zo nee, dan verzoekt indiener om rekening te houden met de bovengenoemde punten die indiener in deze zienswijze heeft benoemd.

Reactie
Anders dan appellant aangeeft, mogen evenementen alleen plaatsvinden in de dag- en avondperiode (zie artikel 5.3.3). Dus tot max 23:00 uur. Hiermee wordt voldaan aan de wens dat evenementen niet tot na 24:00 uur zouden mogen duren.

Uit berekeningen volgt dat de hoogste geluidbelastingen (uitgaande van een grenswaarde van 95 dB(C) op de nabijgelegen woningen in Haarrijn) in Stichtse Vecht ruim lager zullen zijn dan de aangegeven lokale grenswaarde van 90 dB(C). Het betreft overigens een zogeheten vrije veld contour waarin geen rekening is gehouden met de geluidschermen in het tussengebied.



4. Verkeersafwikkeling in relatie tot de omliggende omgeving
In de eerdere reacties op het bestemmingsplan heeft indiener al haar vraagtekens gezet bij de verkeersafwikkeling van de nieuwe wijk. De hoeveelheid woningen heeft invloed op de verkeersafwikkeling en de omliggende omgeving.
De onderzoeken waren verouderd. U geeft in uw reactie op het vooroverleg aan dat de onderzoeken zijn geactualiseerd. Ook bleek na tellingen dat de intensiteiten in de praktijk circa 20% hoger liggen dan die waar het model vanuit gaat. Niet bekend is of bij de tellingen en het model ook de nieuwe verkeersbewegingen van de wijk zijn meegenomen. En niet bekend is of de huidige verkeersstructuur voldoet. Indiener wenst dat dit nader wordt toegelicht.

Reactie
Voor de analyse van de verkeersstromen is gebruik gemaakt van het vigerende verkeersmodel VRU3.4. Eens in de paar jaar wordt het verkeersmodel bijgewerkt met de nieuwste informatie. Het

gaat dan om verkeerstellingen, maar ook om verkeers- en bouwprojecten. Sinds 1 oktober 2018 is het verkeersmodel VRU 3.4 in gebruik, met als basisjaar 2015 en prognosejaar 2030. In het prognosejaar zijn de plannen opgenomen waarover het college heeft besloten. Omdat op gebied van programma van Haarrijn het verkeersmodel niet actueel genoeg meer was is hier een modelvariant voor opgesteld. Voor het maximale programma van Haarrijn is de verkeersgeneratie berekend. De basis is de CROW-publicatie 317 "Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen". De locatie ligt in zeer stedelijk gebied in de schil/overloopgebied.). Op basis hiervan is de totale verkeersgeneratie van het programma bepaald per etmaal op een gemiddelde weekdag.
Uit het verkeersmodel blijkt dat er op etmaalbasis ca. 1.300 voertuigen per etmaal via de Willy Posthumeshaghe richting Stichtse Vecht rijden.

In het bestemmingsplan is een analyse opgenomen van de te verwachten doorstroming. Deze beschouwing leidt tot de volgende conclusie. Uit de analyse van de doorstroming op kruispunten binnen het invloedsgebied van de ontwikkeling van Haarrijn op basis van de modeluitkomsten constateren we dat de groei van het autoverkeer als gevolg van de ontwikkeling van Haarrijn niet tot extra doorstromingsknelpunten leidt. Ook zonder de ontwikkeling van Haarrijn is een aantal kruispunten vol, wat de I/C-verhouding betreft. De I/C-verhouding stijgt slechts in een enkel geval met enkele procenten op de kruispunten op het viaduct over de A2. De te verwachten capaciteitsproblemen op de aansluiting van de Noordelijke Ring Utrecht en de Haarrijnse Rading op het viaduct met de A2 wordt al geruime tijd onderkend. De verschillende wegbeheerders (provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht) zijn in verleden al een studie gestart naar de mogelijkheden om de capaciteit van deze aansluiting te vergroten en te optimaliseren. Aan de bijlagen van de toelichting is een Mobiliteitsplan (Mobiliteitsplan Haarrijn, XTNT, 2022) toegevoegd, die inzicht geeft in de verkeerseffecten van het programma.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3 is

Zienswijze 13

Zienswijze 9 is identiek aan zienswijze 8. Voor de inhoud van de zienswijze en de reactie hierop zie zienswijze 8.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3 is

Zienswijze 14

Indiener heeft het ontwerpbestemmingsplan bestudeerd en constateert dat de informatie over de wateropgave nog vragen oproept en wijst naar de punten uit de eerdere punten uit het wateradvies.

1. Uitwerken hoeveelheid oppervlaktewater Haarrijnse Plas in toelichting
In par. 5.11 van de toelichting wordt nog steeds niet duidelijk in hoeverre er extra oppervlaktewater wordt gegraven of gedempt.

Reactie
In afstemming met de HDSR is de tekst verder verduidelijkt. Het Hoogheemraadschap heeft inmiddels met de aangepaste tekst in de toelichting en bijlage (waterparagraaf) ingestemd.

2.. Opnemen en berekenen minimale waterbergingsopgave (in wadi's) in toelichting

In par. 5.11 is nu de volgende passage opgenomen: 'De conclusie uit deze berekening is dat de benodigde bergingscapaciteit binnen het totale plangebied 4387 m3 is en dat de beschikbare bergingscapaciteit is 4404 m3 is om de toename verhard oppervlak te kunnen bergen.'

In de waterparagraaf van 12 sept. 2017 (Bijlage 20) staat echter iets anders. In de notitie van Tauw van 24 juli 2017 is de berekende opgave van 4404 m3 wel weer terug te vinden.

Reactie
De verschillende documenten zijn in afstemming met het Hoogheemraadschap met elkaar in overeenstemming gebracht. De HDSR heeft inmiddels ingestemd met de aangepaste tekst van de toelichting en de bijlage.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt een wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3 is verwerkt.