Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Chw bestemmingsplan,
Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

26 augustus 2024

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING VASTSTELLINGSPROCEDURE BESTEMMINGSPLAN EN BEHANDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 3

1.1 CHW BESTEMMINGSPLAN, MERWEDEKANAALZONE DEELGEBIED 5, EUROPALAAN FASE 1 3
1.1.1 Plangebied en doel bestemmingsplan.....3
1.1.2 Inzageperiode en zienswijzen.....3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE.....3
1.3.1 Wijze van beoordeling van zienswijzen.....3
1.3.2 Procedure voor de vaststelling.....4
1.3.3 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERPBESTEMMINGSPLAN 5

2.1 AMBTSHALVE WIJZIGINGEN 5
2.1.1 Regels en verbeelding 5
2.1.2 Toelichting.....6
2.2 WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN ZIENSWIJZEN 6
2.2.1 Regels en verbeelding 6
2.2.2 Toelichting.....8

3 SAMENVATTING ZIENSWIJZEN EN BESPREKING VAN VAKER GENOEMDE ONDERWERPEN 9

3.1 SAMENVATTING ZIENSWIJZEN EN OPZET VAN BEANTWOORDING.....9
3.2 NUT & NOODZAAK ONTWIKKELING VAN MERWEDE.....9
3.2.1 Inhoud van de zienswijzen.....9
3.2.2 Projectdoelstelling.....9
3.3 INVOERING BETAALD PARKEREN & PARKEERBEHOEFTE 10
3.3.1 Inhoud van de zienswijzen.....10
3.3.2 Waarom is het nodig om betaald parkeren in te voeren?.....10
3.3.3 Wat heeft de gemeenteraad op 7 oktober besloten? 11
3.3.4 Hoe wordt betaald parkeren ingevoerd en wie krijgen er parkeervergunningen?.....11
3.3.5 Welke parkeertarieven gaan gelden en waar vind ik meer informatie over het parkeerbeleid?.....11
3.4 NIEUWE BRUGGEN OVER HET MERWEDEKANAAL 11
3.4.1 Inhoud van de zienswijzen.....11
3.4.2 Waar dragen de nieuwe bruggen aan bij?.....12
3.4.3 Noodzaak van kwalitatieve structuurverbetering in Utrecht Zuidwest.....12
3.4.4 Cijfermatige toename fietsdrukte in Utrecht Zuidwest.....12
3.4.5 Fijnmaziger loop- en fietsnetwerk nodig.....12
3.4.6 Randvoorwaarde: leefbare woonstraten 13
3.4.7 Naast nieuwe bruggen ook optimalisatie van bestaande bruggen.....13
3.4.8 Woonboten 13
3.4.9 Conclusie bruggen voor Merwede (deelgebied 5).....13

4 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 15

4.1.1 Inleiding beoordeling van de zienswijzen.....15
4.1.2 Indiener 1 15
4.1.3 Indiener 2 15
4.1.4 Indiener 3 15
4.1.5 Indiener 4 17
4.1.6 Indiener 5 21
4.1.7 Indiener 6 23
4.1.8 Indiener 7 24
4.1.9 Indiener 8 - Stedin 33
4.1.10 Indiener 9 – Roeiverenigingen Triton, Orca en Viking 37
4.1.11 Indiener 10.....43
4.1.12 Indiener 11.....49
4.1.13 Indiener 12 - Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).....53
4.1.14 Indiener 13.....54
4.1.15 Indiener 14 – Rijkswaterstaat (RWS) 56
4.1.16 Indiener 15 - Allsafe.....60
4.1.17 Indiener 16 – Mobach.....62

5. BESTUURLIJKE LUS 82

5.1AANPASSING PLANREGELS.....82
5.2 AANPASSING VERBEELDING 83

1 Inleiding vaststellingsprocedure bestemmingsplan en behandeling van de zienswijzen

1.1 Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1

1.1.1 Plangebied en doel bestemmingsplan

Het plangebied ligt globaal tussen het Merwedekanaal aan de oostzijde, de Europalaan aan de westzijde, de Koningin Wilhelminalaan in het noorden en de gebouwen van Pax Max en Lux in het zuiden.

In het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1, staan regels die de eerste fase van het Stedenbouwkundig Plan Merwede (SP) mogelijk maken. De gemeenteraad heeft het SP op 7 oktober 2021 vastgesteld. Het bouwprogramma bestaat uit maximaal 4.250 woningen en 107.820 m² brutovloeroppervlak aan onder andere maatschappelijke en commerciële voorzieningen en de daarmee samenhangende herinrichting van de Europalaan Noord. Het bestemmingsplan is daarmee de juridische vertaling van het SP Merwede.

1.1.2 Inzageperiode en zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf vrijdag 22 oktober 2021 zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon iedereen zienswijzen over het ontwerp aanbieden aan de gemeenteraad. In de periode van terinzagelegging is belangstellenden in één fysieke en twee digitale spreekuren de gelegenheid geboden om vragen te stellen. Er zijn 16 zienswijzen ingediend die in dit vaststellingsrapport zijn samengevat en van een reactie zijn voorzien. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn verstuurd.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 zijn de wijzigingen opgesomd die ambtshalve of naar aanleiding van zienswijzen in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd. 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 beroep kan worden ingesteld tegen 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 in of bij de plantoelichting wordt niet vermeld.

In hoofdstuk 3 en 4 behandelen we de zienswijzen. In hoofdstuk 3 geven we een samenvatting van de globale inhoud van de zienswijzen en bespreken we de onderwerpen die vaker in de zienswijzen aan bod komen en die vragen om een algemeen opgezette beantwoording. In hoofdstuk 4 vatten we elke zienswijze afzonderlijk samen en voorzien we deze per zienswijzepunt van een reactie. Wanneer van toepassing, verwijzen we naar de algemene antwoorden in hoofdstuk 3. Als een zienswijzepunt tot een aanpassing van het bestemmingsplan leidt, is dat aan het einde van de beantwoording aangegeven. De aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen worden in hoofdstuk 2 nader omschreven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 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 is zorgvuldig bekeken om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden deze in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport zijn alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners zijn de zienswijzen niet actief 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 voldeed, is de indiener in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Zienswijzen die buiten de termijn en dus te laat zijn ingediend, worden wel van een reactie voorzien.

1.3.2 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 aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan vast te stellen, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In deze commissie vindt het politieke debat plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de commissie. De commissie bepaalt of nadere bespreking in de gemeenteraad nodig is of dat het bestemmingsplan geagendeerd kan worden zonder verdere bespreking. De gemeenteraad besluit vervolgens over de vaststelling van het bestemmingsplan met of zonder bespreking.

1.3.3 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 per 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

Hieronder worden eerst de ambtshalve wijzigingen benoemd en vervolgens worden de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen beschreven. In beide gevallen is een onderscheid gemaakt in de wijzigingen die over de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan gaan en die gaan over de onderbouwing bij het bestemmingsplan (de toelichting).

2.1 Ambtshalve wijzigingen

2.1.1 Regels en verbeelding

1. In artikel 5.4.2 is een verwijzing naar de normen voor het fietsparkeren toegevoegd, waarmee het lid als volgt luidt; '4. Voor fietsparkeren gelden de normen zoals opgenomen in Bijlage 6 Regels fietsparkeren.'
2. In artikel 5.2.2 is de redactie verduidelijkt door toevoeging; 'verblijfsgebied, met daaronder begrepen pleinen, voet- en fietspaden en incidenteel gemotoriseerd verkeer zoals hulpdiensten, afvaldiensten, verhuiswagens en Licht Elektrische Voertuigen (LEV's)', en ook voor verkeersbewegingen ten behoeve van bevoorrading(sverkeer) voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2'
3. Op de verbeelding zijn aanduidingen opgenomen om de locatie voor de hoogbouwaccenten van 70 en 100 meter te begrenzen. In artikel 5.4.1 is een verwijzing naar deze aanduidingen toegevoegd, waarmee lid 9 als volgt luidt; 'b. De in de tabel aangegeven maximale bouwhoogten van 70 meter en 100 meter uitsluitend gebouwd mogen worden ter plaatse van de specifieke bouwaanduidingen 'sba-2' en 'sba-3' en waarbij het in de tabel aangewezen maximaal aantal gebouwen per aanduiding geldt'. In tabel 2.2 is toegevoegd: '70 (sba-3)', '100 (sba-2)'. Lid 9 sub 11 komt hiermee te vervallen.
4. In artikel 5.4.1. onder 14 is toegevoegd dat ook aan het Beeldkwaliteitsplan wordt getoetst, waarmee dit sublid als volgt luidt; 'Bebouwing moet voldoen aan het Beeldkwaliteitsplan Merwede en de spelregels, richtlijnen en afwijkingsmogelijkheden uit hoofdstuk 6.2 (onder 2 tot en met 13) van het Stedenbouwkundig Plan Merwede'
5. Ter hoogte van de bruggen voor langzaam verkeer bij de Zijldiepstraat en Waalstraat is de plangrens verkleind/aanduiding voor de brug versmald
6. De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1' voor de oost-westroute voor langzaam verkeer, is verwijderd óp de brug en aan de zijde van Rivierenwijk
7. In artikel 11.3 (Water) is de regeling voor bouwwerken verduidelijkt en begrensd, waarmee dit lid als volgt luidt;
   '11.3 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning
   1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
   2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:
   a. gebouwen zijn niet toegestaan.
   b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, waarbij de bouwhoogte gemeten wordt vanaf N.A.P.
   c. in afwijking van de regel onder b mag de bouwhoogte van een beweegbare brug voor langzaam verkeer in gesloten toestand niet meer dan 5 meter bedragen, waarbij de bouwhoogte gemeten wordt vanaf N.A.P. Het plaatsen van een valbescherming van ten hoogste 1,5 meter is toegestaan boven op de maximale bouwhoogte van de brug.
   d. De minimale doorvaarthoogte van een brug in geopende toestand bedraagt 5.85 meter.
   e. De minimale doorvaarthoogte van een brug in gesloten toestand bedraagt 1.60 meter.
   f. De minimale vrije doorvaartbreedte van de watergang ter plaatse van een brug bedraagt 25 meter.
   Artikel 11.4 komt hiermee te vervallen. Artikel 11.5 wordt hernummerd naar 11.4
8. In artikel 5.4.7 onder 2 is de redactie aangepast; 'vastgehouden blijft' aangepast in 'wordt verwerkt'
9. In artikel 5.4.7 onder 2 is het woord 'gebied' aangepast in 'plangebied'
10. De redactie van artikel 15.1 is aangepast zodat de werking van artikel 15 lid 1 in overeenstemming wordt gebracht met de Algemene regels die voor de gemeente Utrecht worden voorbereid, in voorbereiding op de Omgevingswet. Het artikel luidt: 'Regels in dit hoofdstuk blijven buiten toepassing

voor zover zij niet te verenigen zijn met een regel over de toegewezen functie, met uitzondering van de regel in Artikel 16, lid 16.2, die altijd van toepassing is.'

11. In artikel 6.2 is het huisnummer van het bedrijf aan de Kanaalweg (Stedin) aangepast van 26 naar 36 (perceel van Stedin)
12. In de kop van artikel 5.8.6 is een verschrijving van de toegelaten horeca-categorie gecorrigeerd. De kop luidt als volgt 'Horeca in categorie D1, D2 en D3'
13. Artikel 16 lid 3 (voorwaardelijke verplichting voorkomen van geluidhinder) is verplaatst naar een nieuw ingevoegd artikel 5.12 om de regels in overeenstemming te brengen met de systematiek en werkingssfeer van de Algemene regels die voor de gemeente Utrecht worden voorbereid, in voorbereiding op de Omgevingswet
14. Op de verbeelding is een aanduiding toegevoegd in de bestemming Groen; 'specifieke vorm van groen-1'. In artikel 6 (Groen) van de regels is een koppeling gemaakt met deze aanduiding die is beoogd om de ontsluiting van de bedrijfswoning bij het bedrijf Mobach mogelijk te maken. Artikel 6 luidt als volgt; '6. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen-1' is de ontsluiting van de bedrijfswoning behorende bij de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 toegestaan'
15. In artikel 3.1.2 is de regeling vereenvoudigd en luidt als volgt; 'De activiteit aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen voor de functie op het adres Europalaan 22 - 24.'

2.1.2 Toelichting

1. Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden, bijlage 16 van de toelichting, is vervangen door het genomen hogere grenswaardenbesluit d.d. 15 december 2021, met daarin opgenomen compensatiemaatregelen bij het afzien van een geluidluwe zijde
2. In de tabel luchtkwaliteit in paragraaf 2.4.2.8.4 is het getal 40 aanpast naar 20 voor de (WHO advies) waarde voor fijnstof
3. Aan hoofdstuk 2.4 is de datum vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid (25 november 2021) toegevoegd
4. Aan de bijlagen van de toelichting is een aanvullende rapportage mbt geluid Mobach toegevoegd 'Milieuonderzoeken in Utrecht, Geluidonderzoek Mobach, LBP SIGHT, januari 2022'

2.2 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

2.2.1 Regels en verbeelding

1. Op het perceel Kanaalweg 22 is een bouwvlak om de bestaande gebouwen op dit perceel opgenomen
2. Aan de westzijde van de woningen Kanaalweg 20/21 is de regeling van de maximale bouwhoogten gewijzigd. Dit vlak valt daarmee onder de werking van 'zone-overige zone-3' (maximaal 25 meter) en de aanduiding sba-1 (geen hoogteaccenten toegestaan)
3. In artikel 3.3.2 is de maximaal toegelaten hoogte van de schoorsteen verduidelijkt, en luidt als volgt; 'De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen, met dien verstande dat de maximale bouwhoogte van de schoorstenen (in uitgeschoven toestand) op het adres Kanaalweg 24 ten hoogste de bestaande bouwhoogte is'
4. In artikel 12.1 is een expliciete verwijzing naar artikel 20 toegevoegd zodat onder andere ook bedrijf aan huis mogelijk is, waarmee de bepaling luidt; 'Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor woningen en de daarbij horende activiteiten die voldoen aan artikel 20 van deze regels'
5. In artikel 4.3.1 is een sub 3 toegevoegd waarbij de regeling van de bouwhoogte van gebouwen is aangepast en luidt: '3. In afwijking van de regel onder 2 mag de bestaande bouwhoogte met maximaal 1,5 meter worden overschreden als dit noodzakelijk is voor het beperken van de milieuhinder van de nutsvoorzieningen'. Artikel 4.5 komt hiermee te vervallen
6. In artikel 4.1.2 is de naamgeving van de maatbestemming voor het verdeelstation aangepast in 'transformatorstation', de milieucategorie aangepast en het vermogen vastgelegd. De bepaling luidt als volgt; 'ter plaatse van de functie-aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - transformatorstation' ook voor een transformatorstation tot en met ten hoogste categorie 3.2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat het maximaal vermogen ten hoogste 100 MWA bedraagt'
7. In artikel 11.1 is de functie groen geschrapt, en de functies 'recreatie, sport' toegevoegd
8. In artikel 6.4 is een lid 5 toegevoegd over de geluidbelasting van akoestische signalering. Deze luidt als volgt; '5. Akoestische signalering voor een beweegbare brug waarbij het maximale bronvermogen meer bedraagt dan 85dB. Hierbij geldt dat het signaal niet anders dan naar de gevarenzone gericht.' Hetzelfde geldt voor artikel 11.4.3

9. Ter plaatse van het bedrijf Allsafe is een specifieke bouwaanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf -2’ als maatbestemming toegevoegd. Aan artikel 3.1. is een lid toegevoegd met verwijzing naar deze aanduiding opgenomen, de bepaling luidt als volgt; ‘3. ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf-2’ zijn ook opslaggebouwen (verhuur opslagruimte) tot en met ten hoogste categorie 2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan’
10. De redactie van artikel 3.1 lid 2 is verduidelijkt en aangepast, en luidt als volgt; ‘ter plaatse van Kanaalweg 24 ook voor het daar gevestigde keramiekbedrijf, waarbij geldt dat de (gas)ovens en de droogruimte uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1', met dien verstande dat de geluidbelasting van het bedrijf op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie op het moment dat de betreffende geluidgevoelige functie in gebruik genomen wordt, voldoet aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4 Beoordelingskader Geluid’
11. In artikel 3.1.2 is toegevoegd dat ten hoogste vijf parkeerplaatsen zijn toegestaan. De aanvulling luidt; ‘2. De activiteit aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen voor maximaal 5 parkeerplaatsen voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2.’
12. Artikel 6.4.1 onder c is aangevuld en luidt; ‘bezoekers, werknemers en bevoorrading voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2’
13. De nieuwe bouwmogelijkheid ten noorden van Mobach is voorzien van een aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding-4’. In artikel 3.3.1 van de regels is een verwijzing naar deze aanduiding opgenomen en bepaald dat hier onder voorwaarden gebouwd mag worden ten behoeve van expeditie. De bepaling luidt: ‘3. Ter plaatse van de aanduiding ‘sba-4’ mag uitsluitend een expeditieruimte gebouwd worden. Van deze bouwmogelijkheid mag slechts gebruik gemaakt worden en de expeditieruimte mag daarna slechts in stand gehouden worden indien en voor zolang alle laad- en losbewegingen ten behoeve van de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2. uitsluitend ter plaatse van de nieuwe expeditieruimte plaatsvinden.’
14. Aan artikel 3.4 wordt een sub 9 toegevoegd dat als volgt luidt: ‘9. zodra de bebouwing ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding ‘sba-4’ in gebruik genomen wordt en zolang geen gebruik is gemaakt van de bouwmogelijkheid van artikel 3.3.1 lid 3, is laden en lossen uitsluitend toegestaan ter plaatse en op de wijze zoals beschreven in het rapport van Goudappel.’
15. Aan artikel 3.4 wordt een sub 10 toegevoegd dat als volgt luidt: ‘10. gebruik van de gronden met de aanduiding sba-4 voor andere activiteiten dan expeditie (laden en lossen).’
16. De bedrijfsbestemming van het perceel Kanaalweg 24 is aan de noordzijde verruimd, en de bedrijfswoning is aangeduid met een aanduiding ‘bedrijfswoning (bw)’. In artikel 3.1 is een regeling voor de bedrijfswoning toegevoegd en luidt; ‘4. Ter plaatse van de aanduiding ‘bedrijfswoning’ is een bedrijfswoning toegestaan behorende bij de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2’
17. Ter hoogte van de woningen Kanaalweg 20/21 is de aanduiding ‘tuin’ verruimd
18. De regeling van de aanduiding ‘tuin’ in de bestemming Groen, artikel 6.2 onder 5 is aangepast, en luidt als volgt; ‘5. In afwijking van de regel onder 4 is ter plaatse van de aanduiding 'tuin' het toegestaan om de gronden als tuin te gebruiken mits de gronden groen ingericht blijven en de bestaande verharding niet toeneemt. Deze gronden moeten niet beschouwd worden als erf in de zin van artikel 1 van bijlage II behorende bij het Besluit omgevingsrecht, zoals dat artikel luidt op het moment van de datum van inwerkingtreding van dit plan‘. Artikel 6.4.4 is hiermee vervallen. 6.4.5 is hernummerd naar 6.4.4
19. In artikel 5.4.4 is het Beoordelingskader Geluid aangepast, en luidt als volgt:
    ‘5.4.4 Beoordelingskader Geluid
    Voor geluid geldt het volgende beoordelingskader:
    1. Voldaan wordt aan de grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.
    2. Als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en/of kosteneffectief kan worden voldaan aan het bepaalde in de regel onder 1, kan er worden afgeweken van de genoemde maximale etmaalwaarde, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50dB(A) is toegestaan. Uit een deskundigenonderzoek moet blijken dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om het geluidniveau te verminderen worden getroffen.
    3. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een grenswaarde voor geluid van maximaal 50dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.
    4. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) gedurende de dagperiode (07:00-19:00uur), 65 dB(A) gedurende de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 60 dB(A) gedurende de nachtperiode (23:00-07:00uur). Laden en lossen ten behoeve van de

functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 is gedurende de dagperiode van toetsing aan het maximale geluidniveau uitgesloten. Laden en lossen is gedurende de avond- en nachtperiode niet toegestaan.
5. De grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voorzieningen op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, bedraagt in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A).'

2.2.2 Toelichting

1. Verduidelijkt is dat het niet bedoeling is om bromfietsers op de nieuwe bruggen toe te staan. Paragrafen 4.2.1.6 en 4.2.1.7 zijn hierop aangepast en luiden als volgt; 'Het is niet de bedoeling om toe te staan dat bromfietsers en scooters over de nieuwe bruggen mogen rijden. Op de nieuwe bruggen worden verkeersborden geplaatst (verplicht fietspad, blauw bord met witte fiets) waardoor bromfietsers (geel kenteken) en scooters niet zijn toegestaan.'
2. In paragraaf 5.15.2.8 is de verwijzing naar de juiste huisnummers aan de Kanaalweg aangepast, en luidt; 'Kanaalweg 20 en 21'
3. In paragraaf 3.3.1 is een expliciete verwijzing naar het amendement 130 toegevoegd, en luidt; 'zie ook het door de gemeenteraad aangenomen amendement 2021-A130 van 7 oktober 2021.'
4. Op pagina 78/79 is de letterlijke test van het amendement 130 (2021) opgenomen en luidt; 'Met betrekking tot het gebruik van het Merwedekanaal voor de roeiverenigingen heeft de gemeenteraad op 7 oktober 2021 een amendement (2021-A130) aangenomen waarvan de tekst als volgt luidt: "Om de negatieve effecten van de bruggen en de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en in de omgeving te beperken voor de watersportbeoefenaars op het Merwedekanaal, in ieder geval zorg te dragen voor de volgende punten. De doorvaarbaarheid van de bruggen, het verkennen van de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal en de aanleg van een goed zichtbaar en toegankelijk coachpad. Wat betreft de alternatieve locaties voor met name de topsport op het water, zet de gemeente zich in voor een passende mogelijkheid om te roeien in Vianen. In lijn met de aangenomen motie M251/2021 zullen ook de mogelijkheden voor roei- en recreatiewater in Rijnenburg worden uitgewerkt".
5. Aan de bijlagen van de toelichting is een notitie toegevoegd over de bevoorrading bij Mobach 'Advies ontsluiting Mobach, Goudappel, januari 2022'
6. Aan de bijlagen van de toelichting is een notitie toegevoegd met een vergelijk van verschillende bedrijven voor opslagverhuur, Gloudemans, januari 2022
7. Aan de bijlagen van de toelichting is een notitie toegevoegd over de bezonning van Kanaalweg 20/21, ARUP, januari 2022

3 Samenvatting zienswijzen en bespreking van vaker genoemde onderwerpen

3.1 Samenvatting zienswijzen en opzet van beantwoording

In de zienswijzen vragen indieners aandacht voor een aantal uiteenlopende onderwerpen en aspecten over de ontwikkeling van Merwede (deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone) en die vanuit verschillende invalshoeken worden belicht.

Hoewel het niet direct betrekking heeft op de planologische regeling die met het bestemmingsplan wordt geïntroduceerd, wordt in een aantal zienswijzen het invoeren van betaald parkeren in de omliggende woonwijken ter discussie gesteld of gevraagd om dit niet in te voeren of juist wel. Ook gaan meerdere zienswijzen direct of indirect in op het nut en de noodzaak van de ontwikkeling van Merwede en de bouw van de twee nieuwe bruggen. Dit zijn de drie veel-genoemde-onderwerpen die wij in dit vaststellingsrapport onderscheiden. Deze onderwerpen voorzien we in dit hoofdstuk in de bijbehorende paragrafen van een algemene reactie. Elke paragraaf begint met een korte omschrijving van de inhoud van de zienswijzen die bij het meerdere malen-genoemde-onderwerp hoort. Vervolgens geven we een algemeen antwoord waarmee we op de verschillende zienswijzenpunten over dit onderwerp reageren.

In hoofdstuk 4 reageren wij op alle zienswijzenpunten die uit de zienswijzen naar voren komen. Als het in hoofdstuk 4 gaat over de veel-genoemde-onderwerpen, verwijzen wij meestal terug naar de paragraaf van hoofdstuk 3 waar op het betreffende onderwerp is ingegaan. Naast de veel-genoemde-onderwerpen, komt ook het proces, de onderbouwing van functies en de gevolgen voor de gebruikers van het Merwedekanaal in de zienswijzen terug.

3.2 Nut & noodzaak ontwikkeling van Merwede

3.2.1 Inhoud van de zienswijzen

Een aantal indieners vraagt zich af waarom er zoveel woningen gebouwd moeten worden in de Merwedekanaalzone. Dit gaat ten koste van het woon- en leefgenot van de bewoners.

3.2.2 Projectdoelstelling

De populariteit van steden neemt toe, die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Er komen meer mensen wonen, werken en recreëren in Utrecht. Deze groei biedt de stad kansen, mits goed ingepast. De stad Utrecht moet gezond en aantrekkelijk blijven, zodat mensen hier met plezier kunnen wonen, werken en winkelen. We maken ruimte voor groei door de in de stad beschikbare ruimte beter te benutten. In Utrecht is er grote behoefte aan meer woningen. Voor Utrechters die nu geen geschikte woning kunnen vinden. Voor de kinderen van nu die straks volwassen zijn en zelfstandig willen wonen. Voor studenten die uit het hele land naar Utrecht komen en waarvan een deel ook na de studie in Utrecht wil blijven. Voor de mensen die nu nog ergens anders wonen en ook graag van Utrecht hun thuisbasis willen maken. De gemeente denkt dat er voor al deze woonwensen de komende twintig jaar 60.000 extra woningen nodig zijn. En dat Utrecht in 2040 ongeveer 455.000 inwoners telt. Daarnaast willen we dat alle Utrechters kans hebben op werk nu en in de toekomst, en dat er voor bewoners voorzieningen zijn in de nabijheid. Dit vraagt om een passend voorzieningenprogramma.

De gemeenteraad heeft eerder voor de verdere ontwikkeling van Utrecht belangrijke kaders vastgesteld zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016 en 2021). De voorgestane ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is beschreven en uitgewerkt in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 Ruimtelijke agenda (vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2018). Daarin staat dat we niet alleen in meer woonruimte investeren, maar ook in betere verbindingen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, in meer groen en water. We geven de stad een aantrekkelijke en gezonde openbare ruimte. We introduceren nieuwe keuzes in mobiliteit, in een sterker raamwerk in Utrecht Zuidwest. We investeren in onderwijs en in andere voorzieningen. Dit is belangrijk voor de Merwedekanaalzone, maar

ook voor Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk en voor de stad zelf. We werken hier aan oplossingen voor gezonde verstedelijking, die straks ook in de andere delen van de stad kunnen worden toegepast.

De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 is verder uitgewerkt met het benoemen en uitwerken van verschillende kerndoelen in de Omgevingsvisie deel 2 (2021). Deelgebied 5 - Merwede - vormt het hart van de nieuw te ontwikkelen Merwedekanaalzone. In Merwede komen de meeste woningen en ook de voornaamste voorzieningen van de wijk (zoals scholen en winkels). Met de verschillende eigenaren van de gronden in het gebied heeft de gemeente overeenstemming bereik over de transformatie van het gebied naar een duurzame en hoogstedelijke stadswijk.

Parallel aan het opstellen van deel 2 van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, is in opdracht van de verschillende eigenaren in het plangebied, waaronder de gemeente Utrecht, een Stedenbouwkundig Plan (SP) voor Merwede opgesteld. De gemeenteraad heeft het Stedenbouwkundig Plan in oktober 2021 tegelijk met het Beeldkwaliteitsplan en de hierboven genoemde Omgevingsvisie vastgesteld. De gemeente heeft in 2020 een subsidie beschikt gekregen van € 21 mln voor ontwikkeling van Merwede fase 1. De subsidie is verkregen via de regeling Woningbouwimpuls van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties (BZK). Met de subsidie draagt het Rijk voor maximaal 50% bij aan bovenwijkse voorzieningen die nodig zijn voor de ontwikkeling. Het doel van de subsidie is het versnellen van de woningbouwproductie in projecten met minimaal 50% betaalbare woningen voor starters en mensen met een middeninkomen.

Deze vastgestelde documenten vormen de kaders voor het nu voorliggende bestemmingsplan, dat ziet op de eerste fase van de ontwikkeling van Merwede, deelgebied 5.

3.3 Invoering betaald parkeren & parkeerbehoefte

3.3.1 Inhoud van de zienswijzen

Hoewel het niet direct betrekking heeft op de planologische regeling die met het bestemmingsplan wordt geïntroduceerd, wordt in de zienswijzen het invoeren van betaald parkeren in de omliggende woonwijken ter discussie gesteld of gevraagd om dit niet in te voeren of juist wel. Ook gaan de reacties over het niet realistisch vinden van lage parkeernorm voor de auto in de Merwedekanaalzone. Gesteld wordt dat mensen vaak een auto nodig hebben. Niet iedereen kan z'n werk bereiken met het openbaar vervoer. Er zijn ook zorgen over het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid. Een vraag die hierbij verder speelt, is of de inwoners van de nieuwe wijk Merwede (deelgebied 5) bereid zijn om hun eigen auto op te geven voor een deelauto of openbaar vervoer.

3.3.2 Waarom is het nodig om betaald parkeren in te voeren?

In Merwede en de wijken rondom Merwede willen wij betaald parkeren invoeren. Dit is ondermeer nodig om het mobiliteitsconcept te kunnen uitvoeren dat voor de Merwedekanaalzone is bedacht. De gemeenteraad heeft inmiddels besloten om betaald parkeren in de gebieden om Merwede in te voeren in dezelfde vergadering als waarin het Stedenbouwkundig Plan Merwede is vastgesteld (7 oktober 2021).

Om te kunnen bouwen en daarmee te voorzien in voldoende woningen voor een groeiend Utrecht, is het nodig om een sterke toename van de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Dit is in lijn met het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waaruit de noodzaak voor het beperken van autoverkeer duidelijk wordt. Uit de verkeersonderzoeken die voor het bestemmingsplan zijn uitgevoerd (zie bijlagen 6 tot en met 9 van de plantoelichting) blijkt hoe de hoeveelheid autoverkeer wordt beperkt. De meest effectieve maatregel daarvoor is om zo min mogelijk parkeerplekken in het gebied aan te leggen. Dat werkt alleen als er in de omgeving geen gratis mogelijkheden zijn om de auto daar te parkeren en als door parkeerregulering het langparkeren in de omgeving vanuit het gebied wordt voorkomen. Wij voeren de maatregel dus niet alleen in voor de nieuwe wijk, maar juist ook om parkeeroverlast (door uitwijkgedrag) in omliggende buurten te voorkomen. Zonder parkeerregulering, zou de parkeerdruk daar sterk kunnen toenemen. Voor toekomstige bewoners en bezoekers van Merwede komt naast parkeerplaatsen binnen het gebied, ook een ruim aanbod aan deelmobiliteit beschikbaar. We verbeteren daarnaast de voorzieningen voor voetgangers en fietsers en zorgen voor een mix aan voorzieningen in Merwede waardoor mensen hun dagelijkse bestemmingen op loop en fietsafstand hebben.

Als gevolg van de invoering van betaald parkeren zal de parkeerdruk naar verwachting afnemen, aangezien momenteel ook veel bezoekers aan de stad (bijvoorbeeld werknemers van bedrijven in de omgeving en bezoekers van het centrum) gebruik maken van de mogelijkheid om gratis te parkeren op enige afstand van hun bestemming.

3.3.3 Wat heeft de gemeenteraad op 7 oktober besloten?

De raad heeft de volgende besluiten genomen:

1. Deelgebied 5, Merwede te kwalificeren als A2-gebied inclusief betaald parkeren conform de Nota Stallen en Parkeren waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden.
2. Aansluitend op bestaand betaald parkeren gebied uiterlijk bij de oplevering van de eerste nieuwbouwwoningen in Merwede deelgebied 5, betaald parkeren in te voeren:
   a. conform het B1-regime in Rivierenwijk, Transwijk- noord, Transwijk-zuid, Bedrijvengebied Kanaleneiland zuid (Woonboulevard en deelgebied 6 Merwedekanaalzone) en een deel van Kanaleneiland-zuid;
   b. conform A2-regime in Dichterswijk; waarmee het mobiliteitsconcept Merwedekanaalzone uitgevoerd kan worden en parkeeroverlast door uitwijkgedrag wordt voorkomen.
3. De buurten Kanaleneiland-noord, een deel van Kanaleneiland-zuid en Oud Hoograven-noord en zuid door middel van participatie de keuze voor te leggen om gelijktijdig met de naastgelegen gebieden uit beslispunt 2 betaald parkeren in te voeren.

3.3.4 Hoe wordt betaald parkeren ingevoerd en wie krijgen er parkeervergunningen?

Bewoners van de omliggende buurten van Merwede die niet beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein komen in principe in aanmerking voor een parkeervergunning. Nieuwe bewoners in Merwede krijgen geen vergunning om hun auto te parkeren in de omliggende buurten.

Betaald parkeren wordt ingevoerd voordat de eerste woningen in Merwede worden opgeleverd (naar verwachting 2025). Wij gaan vanaf 2022 per wijk in gesprek met bewoners en ondernemers over hoe en wanneer betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd op een manier die het beste past bij de wensen uit de buurt en tegelijk het beschreven uitwijkgedrag voldoende tegengaat.

De overige buurten in Kanaleneiland en delen van Hoograven kunnen te maken krijgen met parkeeroverlast doordat in naastliggende gebieden betaald parkeren wordt ingevoerd. Om proactief daarop in te spelen, wordt in deze gebieden (per gebied) de vraag voorgelegd of zij willen aansluiten bij het invoeren van betaald parkeren in het naastgelegen gebied.

3.3.5 Welke parkeertarieven gaan gelden en waar vind ik meer informatie over het parkeerbeleid?

Voor de omliggende wijken van Merwede geldt dat ze onderdeel worden van de zogenaamde A2 zone (Dichterswijk) of B1 zone (overige wijken). De B1 zone is de buitenste schil van betaald parkeren, met het laagste tarief. Het tarief dat wordt gerekend voor een eerste bewonersvergunning in de B1 zone bedraagt momenteel 27 euro per kwartaal, oftewel 9 euro per maand. Bezoekers betalen momenteel 3,12 euro per uur in de B1 zone.

Meer info over het Utrechtse parkeerbeleid staat op de website https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren. Specifieke info over parkeervergunningen staat op de website: https://pki.utrecht.nl/Loket/product/072c0c626eaa6749c2e66a169466bace

3.4 Nieuwe bruggen over het Merwedekanaal

3.4.1 Inhoud van de zienswijzen

In enkele zienswijzen worden nut en noodzaak van de bruggen ter discussie gesteld, gevraagd om meer duidelijkheid te bieden over wat het ontwerp voor de bruggen concreet gaat inhouden en wat de bruggen betekenen voor omwonenden.

3.4.2 Waar dragen de nieuwe bruggen aan bij?

In het verlengde van het gemeentelijk Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' en het Mobiliteitsplan 2040, kiest de gemeente voor een ambitieuze mobiliteitsstrategie: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit krijgen de hoofdrol. Veel nieuwe inwoners zullen dus de fiets gaan gebruiken. Het is de verwachting dat daarnaast het overige fietsverkeer in de stad ook toeneemt. De groei van de fietsstromen vraagt ook om nieuwe hoogwaardige fietsverbindingen rondom de Merwedekanaalzone. De voorrang voor lopen en fietsen is gekozen, omdat het de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zijn, zeker vergeleken met de auto. Lopen en fietsen draagt bij aan een sterker verblijfsklimaat, waar mensen graag willen wonen en werken. Dit draagt ook bij aan het economische vestigingsklimaat, bijvoorbeeld voor nieuwe werkgelegenheid. Tot slot hebben investeringen in infrastructuur voor lopen en fietsen verhoudingsgewijs een gunstige maatschappelijke kosten-batenverhouding. In de rapportage Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone (adviesbureau Goudappel, december 2019), en de actualisatie (september 2020) zijn verschillende varianten onderzocht. Het gaat hier om een complete waaier aan mogelijkheden, van verbeteren van de bestaande bruggen zonder nieuwe bruggen tot en met de aanleg van meerdere nieuwe bruggen. Het onderzoek beschrijft de effecten van de varianten aan de hand van een aantal criteria. Er is gebruik gemaakt van zowel kwalitatieve als kwantitatieve criteria. Voor een kwantitatief beeld van de toekomstige fietsdrukte is elke variant doorgerekend met het Utrechtse verkeersmodel (VRU 3.4). Uit de uitgevoerde onderzoeken komt naar voren dat met uitsluitend de bestaande bruggen de vastgestelde ambities van het verkeersconcept niet behaald kunnen worden. Wij lichten dat in de volgende paragrafen toe. Op 7 oktober 2021 heeft de gemeenteraad met het vaststellen van de Omgevingsvisie deel 2 en het SP Merwede gekozen voor 2 bruggen ter hoogte van Merwede.

3.4.3 Noodzaak van kwalitatieve structuurverbetering in Utrecht Zuidwest

Utrecht Zuidwest, met hierin de Merwedekanaalzone, heeft historisch een noord-zuid georiënteerde structuur. De aanleg van het Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal, A2, maar ook de Beneluxlaan en Europalaan hebben hier geleid tot extra barrières in oostwest richting. De stad grijpt ruimtelijk projecten, zoals de ontwikkeling van Leidsche Rijn en het stationsgebied, aan om Utrecht Zuidwest beter te verbinden met de rest van de stad (Leidsche Rijntunnel (A2), Dafne Schippersbrug, Moreelsebrug). Deze kans ligt er ook met de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone: van barrière tot stadswijk die de stad verbindt. Dit kan met nieuwe loop- en fietsverbindingen in de Merwedekanaalzone, die tegelijk op het schaalniveau van Utrecht Zuidwest bijdragen aan de bereikbaarheid. Dan gaat het om de bereikbaarheid van Merwedepark, Park Transwijk, winkels, zorg, onderwijs en andere voorzieningen in Utrecht Zuidwest. Voor nieuwe inwoners in de Merwedekanaalzone, maar ook voor de bewoners van Rivierenwijk, Transwijk, Dichterswijk, en Hoograven. Daarnaast wordt met de fietsbruggen meerwaarde gecreëerd voor recreatieve rondjes, die aansluiten op groenstructuren

3.4.4 Cijfermatige toename fietsdrukte in Utrecht Zuidwest

Naar verwachting blijft het fietsgebruik in Utrecht Zuidwest sterk groeien. Het gaat hier om een combinatie van andere gebruikersvoorkeuren van bestaande reizigers (meer fietsgebruik per persoon) en de groei van de stad (o.a. Merwedekanaalzone). Dit heeft een dubbeleffect, waardoor het aantal fietsers sterk zal stijgen. Zonder nieuwe bruggen groeit het fietsverkeer op de Kanaalweg volgens het verkeersmodel van circa 4.000- 5.000 fietsers per etmaal nu tot circa 10.000-20.000 fietsers per etmaal in 2030. Op de Van Zijstweg groeit het fietsverkeer van circa 9.000 fietsers per etmaal nu tot circa 29.000 fietsers per etmaal in 2030. Op de Balijelaan groeit het fietsverkeer van circa 6.000 fietsers per etmaal nu tot circa 14.000 fietsers per etmaal in 2030. Op de Socrateslaan groeit het fietsverkeer van circa 7.000 fietsers per etmaal nu tot circa 17.000 fietsers per etmaal in 2030. Bij ontwikkeling van fase 1 van Merwede worden circa 6-7000 fietsers per dag bij de brug Waalstraat voorzien, en circa 4 - 5000 fietsers per etmaal bij de brug naar de Zijldiepstraat. In de volgende paragrafen lichten wij toe waarom deze toename de aanleg van twee extra bruggen nodig maakt.

3.4.5 Fijnmaziger loop- en fietsnetwerk nodig

Groei van het fietsverkeer is welkom, omdat het één van de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit is. De groei van het fietsverkeer moet echter wel adequaat worden opgevangen. Dit kan door verbreden van bestaande fietspaden en verruimen van groentijden bij verkeerslichten. Gezien de omvang van de groei is het daarnaast nodig om de fietsstromen beter te spreiden over de stad. Hiermee wordt niet alleen een impuls gegeven aan het fietsnetwerk, maar profiteren de voetgangers hier ook van:

- Nieuwe routes zorgen dat de drukke, oude routes rustiger worden

▪ Spreiden via autoluwe verbindingen zorgt dat mensen nog gezonder en verkeersveiliger van A naar B kunnen reizen, zonder dat ze hinder hebben van stank, herrie en verkeersonveiligheid van het autoverkeer. Nu moeten voetgangers en fietsers gebruik maken van wegen met veel autoverkeer, vooral bij de bruggen over het Merwedekanaal.
▪ Nieuwe, gespreide routes creëren weer nieuwe directe verbindingen in de stad (richting winkels, voorzieningen en scholen, richting de binnenstad en USP, richting de stations Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en Lunetten, maar ook richting buitengebieden zoals Haarzuilens en de Plas Laagraven). Dit versterkt de concurrentiepositie en aantrekkelijkheid van de fiets ten opzichte van andere vervoerwijzen.
▪ Het fietsnetwerk krijgt een fijnere maaswijdte en dat geeft minder omrijbewegingen.
▪ Vaak zijn rustige woonstraten bij uitstek geschikt voor het opvangen van fietsstromen, waarbij woonstraten relatief eenvoudig een transformatie kunnen krijgen tot fietsvriendelijke straten (soms smalle woonstraten, zoals Troelstralaan, Merelstraat, Leidseweg, Cremerstraat, Koekoekstraat, enzovoort).
▪ Een meer fijmazige loop- en fietsstructuur is beter geschikt voor kleine recreatieve rondjes lopen of fietsen (lunchwandeling, avondrondje, hond uitlaten, joggen). Dit ondersteunt de mensen bij een gezonde levensstijl.

3.4.6 Randvoorwaarde: leefbare woonstraten
Een belangrijk aandachtspunt bij het creëren van nieuwe, autoluwe routes voor voetgangers en fietsers is de leefbaarheid in de omliggende wijken. Immers: nu gaat het vaak om woonstraten die in de luwte liggen ten opzichte van de loop- en fietsroutes. En realisatie van nieuwe, verspreide routes kan betekenen dat het drukker wordt in de woonstraten qua loop- en fietsstromen. Het CROW heeft richtlijnen afgegeven over hoe fietsverkeer zich verhoudt tot de leefkwaliteit in woonstraten. Dit is ook mede afhankelijk van de fysieke vormgeving van een straat, functies in een straat, spelen, rijbaanbreedte en aanwezigheid van parkeren. Als algemene vuistregels gelden in principe:
▪ bij geen nieuwe gespreide fietsroutes blijft de woonstraat luw.
▪ bij een beperkt aantal nieuwe fietsroutes door woonstraten kan een nieuwe concentratie aan fietsdrukte ontstaan.
▪ bij meerdere nieuwe, verspreide fietsroutes door woonstraten blijft de fietsdrukte per woonstraat beheersbaar.

3.4.7 Naast nieuwe bruggen ook optimalisatie van bestaande bruggen
Uit de genoemde studies van adviesbureau Goudappel blijkt dat rondom deelgebied 5 het verkeersmodel voor 2030 met de huidige infrastructuur meer dan een verdubbeling van het huidige fietsverkeer rondom de bestaande bruggen te verwachten is. Over het Merwedekanaal liggen op dit moment de Mandela-, Balije- en Socratesbrug. Deze bruggen houden een essentiële ontsluitingsfunctie voor voetgangers en fietsen van en naar de Merwedekanaalzone en andere bestemmingen in Zuidwest. Om de doorstroming te bevorderen, optimaliseren wij de bestaande bruggen en hun aanliggende verbindingen met de Kanaalweg.

3.4.8 Woonboten
Langs delen van de oostoever van het Merwedekanaal en in de Vaartsche rijn liggen woonboten. Eventuele nieuwe bruggen hebben consequenties voor een deel van de woonboten. Onder een brug is bijvoorbeeld geen ruimte voor een woonboot. Daarnaast is direct naast een brug vrije ruimte nodig. Dit heeft onder andere te maken met het borgen van woongenot van woonbootbewoners (inkijk, enzovoort). De exacte vrije maat naast een brug hangt af van het type brug: vooral beweegbare draaibruggen vergen extra ruimte naast de brug. Daarom hebben hoge vaste bruggen, of lagere hefbruggen of ophaalbruggen de voorkeur boven een draaibrug. Voor Merwede is de keuze gemaakt voor een ophaalbrug. De bovengenoemde rapportage van Goudappel geeft aan dat een afstand tussen de brug en een woonboot van 10 meter aanvaardbaar is. Voor de woonboten en het overig waterverkeer is een doorvaarthoogte (geopende situatie) van circa 6,00 meter nodig.

3.4.9 Conclusie bruggen voor Merwede (deelgebied 5)
Naast aanpassingen aan de bestaande bruggen, zijn nieuwe bruggen in deelgebied 5 ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat noodzakelijk om de verwachte groei van het aantal fietsers te faciliteren. Deze oplossing draagt het sterkste bij aan het temperen van de groei van de fietsdrukte op bestaande bruggen en kruispunten, zonder dat de nieuwe fietsdrukte en hinder in de woonstraten zich te sterk op één plek focust. De Waalstraat is aandachtspunt, vanwege de combinatie van circa 8.000 fietsers per etmaal (bij volledige ontwikkeling van Merwede; circa 6 – 7.000 bij ontwikkeling van de eerste fase van Merwede) en de aanwezigheid van een basisschool. Door een zorgvuldige herinrichting zorgen we voor een fietsvriendelijke straat, waardoor in combinatie met een tweede brug ter hoogte van de Zijldiepstraat, hier

een acceptabele situatie mogelijk is met een nieuwe brug nabij de Waalstraat. Op de bestaande kruispunten ontstaat dan minder dan 50% groei tussen nu en 2030 in plaats van meer dan een verdubbeling. Twee bruggen zijn daarom nodig om de groei van het fietsverkeer voldoende te spreiden en helpen inwoners te verleiden vaker te fietsen en te lopen. Twee (verspreide) bruggen zorgen voor een goede maaswijdte van het stedelijke hoofdfietsnetwerk en tot de mogelijkheid van korte, recreatieve (wandel)rondjes. Tot slot biedt deze oplossing een goede basis om de omliggende wijken en de rest van de stad beter met elkaar te verbinden met veilige, aantrekkelijke fietsroutes, los van de drukke autoroutes. Dit alles zorgt ervoor dat ook kwetsbare verkeersdeelnemers zich prettig door de stad kunnen bewegen, met minder stank- en geluidsoverlast, minder verkeersonveiligheid en minder drukte.

4 Beoordeling van de zienswijzen

4.1.1 Inleiding beoordeling van de zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen samengevat en per zienswijzepunt van een reactie voorzien. Hiermee is eenvoudig op te zoeken welke reactie op welk ingebracht zienswijzepunt wordt gegeven. Het hoofdstuk is opgesplitst in 4 kolommen. De 1e en de 2e kolom geeft aan om welke zienswijze het gaat en welk zienswijzepunt. In de 3e kolom is een samenvatting gegeven die de kern van elk zienswijzepunt weergeeft. De 4e kolom geeft de gemeentelijke reactie op het zienswijzepunt. Hierbij wordt waar toepasselijk verwezen naar de algemene antwoorden van hoofdstuk 3 en naar het overzicht van de wijzigingen in hoofdstuk 2.

4.1.2 Indiener 1

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
1	1	*Betaald parkeren* Indiener vraagt om snel betaald parkeren in te voeren aan de Veilinghavenkade en omgeving. Sinds betaald parkeren op bijvoorbeeld de Croeselaan is uitgebreid, is er geen parkeerplek meer vrij. De hele wijk staat dagelijks bomvol.	In onze algemene reactie over de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3 hebben wij beschreven dat de invoering van betaald parkeren is gekoppeld aan het opleveren van de eerste woning. Daarnaast loopt op dit moment in de Dichterswijk een draagvlakmeting voor het eerder invoeren van betaald parkeren in de zomer van 2022. Als er in deze stemming ‘voor betaald parkeren in 2022’ wordt gestemd, dan wordt er op kortere termijn betaald parkeren ingevoerd.

4.1.3 Indiener 2

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
2	1	*Betaald parkeren* Indiener is het niet eens met betaald parkeren dat in zijn wijk komt.	Onze reactie op dit punt van uw zienswijze is opgenomen in onze algemene beantwoording over de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3.

4.1.4 Indiener 3

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
3	1	*Betaald parkeren* Betaald parkeren in 'een deel van Kanaleneiland-Zuid' lijkt indiener niet verstandig. Een aantal jaar geleden is dat door de buurtbewoners ook al afgewezen - wil de gemeente dit er op deze manier alsnog doordrukken? Het mag niet verbazen dat betaald parkeren hier niet aanvaard wordt. Veel mensen hebben een laag (besteedbaar) inkomen, maar hebben wel een auto nodig voor hun werk of kinderen. De vergunning die door de gemeente (weer) zal	Onze reactie op dit punt van uw zienswijze is opgenomen in onze algemene beantwoording over de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3. Daarnaast geldt dat overlast niet alleen overdag maar juist ook ‘s avonds moet worden voorkomen.

		worden aangeboden is simpelweg te duur. Bovendien is betaald parkeren als maatregel om deze wijk zogenaamd te beschermen tegen parkeeroverlast vanuit de Merwedekanaalzone eigenlijk overbodig: er is betrekkelijk weinig parkeerruimte hier, waardoor de parkeerplaatsen overdag vrijwel altijd al vol staan. Daarom doen mensen hier liever voor een week de boodschappen dan dat ze betalen voor hooguit een handvol extra parkeerders.	
3	2	*Groen in de wijk/inrichting Park Transwijk* Indiener geeft aan dat in het kader van de Buurtaanpak en de Omgevingsvisie Transwijk en Kanaleneiland al met buurtbewoners is gesproken over meer en meer divers groen in de wijken. Nu zou daar volgens indiener nog meer over gesproken moeten worden, maar indiener wil hier nog toevoegen dat de gemeente ook naar de status van park Transwijk als evenemententerrein moet kijken. De gemeente maakte zich ooit zorgen dat de buurtbewoners zelf te weinig gebruik maakten van het park. Daarom wilden ze met evenementen mensen van buiten de wijk en de stad aantrekken. Inmiddels is zo'n visie op een park hopeloos achterhaald. Momenteel is het een kale wei en vooral in de zomer, als de temperaturen stijgen en het festivalseizoen het gras heeft gedood, zit je eigenlijk op een harde, hete zandvlakte. Zo komen inderdaad maar weinig mensen uit de wijken naar het park om te ontspannen en af te koelen. Indiener vraagt om van het park weer een echt park te maken voor de buurtbewoners zelf met meer groen, bomen, bloemen, heggen en struiken voor de dieren, hoogteverschillen, kronkelende paadjes. Noem maar op. Zo nodigt het park daadwerkelijk uit en zullen ook de nieuwe bewoners van de Merwedekanaalzone beter kunnen aarden in de omgeving. En de festivals? Afgelopen jaren is menig bezoeker met veel plezier de Prins Clausbrug overgefietst om daar te feesten.	Indiener vraagt terecht aandacht voor het Park Transwijk. Het verbeteren van het park heeft ook onze aandacht. Om de zienswijze in het juiste perspectief te plaatsen, merken wij op dat Park Transwijk buiten de scope van het bestemmingsplan valt dat voor de ontwikkeling van Merwede is opgesteld. Het bestemmingsplan gaat over de gronden die nodig zijn om deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone te kunnen ontwikkelen en niet over de daaromheen liggende gebieden. Het park valt wel binnen de scope van de besluitvorming over het Stedenbouwkundig Plan (SP) Merwede dat 7 oktober 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de besluitvorming over de Merwedekanaalzone hebben wij daarom ook budget opgenomen voor het verbeteren van Park Transwijk. Momenteel verkennen wij de mogelijke verbeteringen in het park. Wij zijn hierover in overleg met verschillende betrokken partijen, zoals Eilandsteede, Utrecht Natuurlijk en stadstuin Food for Good. Onze insteek is om alle belangen en wensen helder op tafel te krijgen als basis voor een kwaliteitsaanpak. Verder onderzoeken wij hoe wij de fietsverbindingen door het park kunnen verbeteren. Het gaat hier over de routes via de Koeriersterlaan en in het verlengde van de Lanslaan door het park richting Kanaleneiland. Onze insteek is dat deze fietsverbindingen worden aangelegd of geoptimaliseerd tijdens de bouw van de eerste fase van Merwede. Wat betreft het evenementenbeleid voor het park gaan wij verkennen wat de beste balans is in relatie tot een toekomstig groter gebruik van het park met de komst van nieuwe bewoners (zoals in Merwede). Over deze aspecten gaan wij ook in overleg met de bewoners rond het park. De komende tijd werken wij uit hoe deze participatie en betrokkenheid eruit komt te zien.

4.1.5 Indiener 4

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
4	1	*Te veel uitvoeringsruimte* Indiener maakt bezwaar tegen de 'uitvoeringsruimte' of 'mazen in het net' die er zitten in het bestemmingsplan. Indiener geeft met paginanummers en citaten aan waar teveel ruimte zit voor de uiteindelijke uitwerking door ontwikkelaars. Vooral wat betreft de zoekruimte voor hoge gebouwen in diverse bouwblokken aan het Merwedekanaal geeft het bestemmingsplan volgens indiener teveel ruimte aan ontwikkelaars om hoge gebouwen of torens in de bouwblokken aan het Merwedekanaal te plaatsen ondanks dat er speciale richtlijnen voor gelden. **Blz. 61**: "*Per bouwblok volgt de komende jaren een uitgewerkt plan dat door verschillende architecten gemaakt gaat worden. Het Stedenbouwkundig Plan is hiervoor het ruimtelijk kader, een ontwerp op hoofdlijnen, dat flexibel meebeweegt met veranderende ontwikkelingen.*" **Blz 63**: "*Het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het nog vast te stellen Bestemmingsplan Merwede voor Fase 1 en Fase 2 vormen een invulling van de kaders uit de Omgevingsvisie, waarbij op een aantal specifieke punten in het Stedenbouwkundig Plan Merwede gemotiveerd wordt afgeweken van de Omgevingsvisie.*" **Blz. 182 + 188**, plattegrond bij het rode sterretje: "*Indicatieve locatie voor hoge gebouwen (met speciale richtlijnen)*" **Blz. 183**, hoofdstuk 6.2 spelregels: "*De spelregelkaart en de spelregels bieden de basis om tot uitvoering van het stedenbouwkundig plan met alle onderliggende principes te komen. Dit zijn geboden waaraan iedereen zich moet houden en waarvan, enkel met een goede bewijslast en in samenspraak met het kwaliteitsteam, beperkt kan worden afgeweken. De spelregelkaart toont de kwantitatieve mogelijkheden en onmogelijkheden van het stedenbouwkundig plan met betrekking tot het bouwvolume,*	Met het vaststellen van het Stedenbouwkundige Plan Merwede (SP) en het bijbehorende Beeldkwaliteitsplan (BKP) zijn de ruimtelijke kaders vastgesteld voor de ontwikkeling van Merwede. Het SP kenmerkt zich door inzet op innovatie en hoogstedelijkheid met hoge ambities op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, groen en leefbaarheid. Het SP is een plan op hoofdlijnen en geen blauwdruk voor de bouwplanontwikkeling die over meerdere jaren wordt uitgesmeerd. Het SP en het BKP geven de spelregels om de kwaliteit te borgen. In het SP zijn twee voorbeeldverkavelingen opgenomen die laten zien hoe het programma binnen deze spelregels kan worden uitgevoerd maar er zijn vele manieren mogelijk. Dit wordt uitgelegd op pagina 131 van het SP. Omdat het SP de basis is voor de planologisch-juridische vertaling in het bestemmingsplan voor de verdere bouwplanontwikkeling, is de bedoelde flexibiliteit terug te zien in het bestemmingsplan voor Merwede. Zij het dat in de regels ook harde voorwaarden zijn gesteld (zoals maximale bouwhoogten, maximale bouwgrenzen, zones zonder hoogbouwaccenten), en de in de regels opgenomen beoordelingskaders, en de spelregels uit het SP waar in de regels naar wordt verwezen voor de nadere invulling, voldoende concreet zijn. Het bestemmingsplan is een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte. De grondslag voor de vaststelling van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is gegeven in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Op grond van artikel 7g lid 4 onder p van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet mogen voor het hele grondgebied van de gemeente Utrecht bestemmingsplannen met verbrede reikwijde worden vastgesteld. Met bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte kan vooruitgelopen worden op de omgevingsplannen die onder de Omgevingswet moeten worden vastgesteld. Het is de bedoeling dat omgevingsplannen flexibeler van opzet zijn dan de huidige bestemmingsplannen. Dat geldt (dus) ook voor bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte. Het bestemmingsplan voor Merwede bevat meer flexibiliteit/uitwerkingsruimte dan een traditioneel bestemmingsplan.

		rooilijnen, bouwhoogte en de gebouwkorrel. De spelregelkaart bestaat uit verschillende regels die afzonderlijk van elkaar worden toegelicht. Daarnaast zijn voor enkele spelregels aanvullende richtlijnen opgesteld die een voorkeursrichting bieden in de geest van het plan. In specifieke situaties kunnen richtlijnen anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit." En "*Binnen de spelregels is er nog veel vrijheid en flexibiliteit om in de daadwerkelijke uitwerking van de plannen de verschillende gebouwen en ambities vorm te geven.*" Zie ook **blz.189**, afwisselende goot- en bouwhoogtes: "*... afwijking van 5% van de hoogte als richtlijn en wordt enkel bij hoge uitzondering een afwijking van maximaal 10% gehonoreerd.*" **Blz. 190**: "*Maximale dakhoogte (excl. hoge gebouwen)*" **Blz. 193**, richtlijnen hoge gebouwen: "*... maar kunnen in specifieke situaties mogelijk anders worden uitgewerkt dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de stedenbouwkundige principes en de ruimtelijke kwaliteit.*" En bij uitwerking hoge gebouwen: "*Daarmee komen torens overal in het plan voor*" **Blz. 213**: "*Het kwaliteitsteam heeft de bevoegdheid om na een integrale afweging een positieve beoordeling te geven op een ontwerpoplossing die niet expliciet in de aanwijzingen van het SP en of BKP is beschreven. Hierbij dient de indiener van het ontwerp op overtuigende wijze aan te tonen dat het gewenste eindresultaat in relatie tot de bedoeling van het SP en of BKP ook met de voorgestelde ontwerpoplossing kan worden bereikt.*"	Indiener stelt dus terecht dat de planregels meer afwegingsruimte bevatten dan een traditioneel bestemmingsplan, zij het wel binnen kaders. Daaraan ligt een bewuste keuze ten grondslag, die past bij het gedachtegoed van de Omgevingswet. Volgens de rechtspraak moet de flexibiliteit die in de planregels van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte gegeven wordt, voldoende concreet en objectief begrensd zijn. Aan deze eis voldoet het bestemmingsplan voor Merwede. Indiener illustreert zijn vrees voor teveel uitvoeringsruimte aan de hand van een aantal passages uit de plantoelichting. Aan de plantoelichting komt geen verbindende betekenis toe. De gebruiks- en bouwmogelijkheden in het plangebied zijn vastgelegd in de planregels en op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding. Aan het grootste deel van het plangebied is de functie 'Gemengd' toegekend. Het is niet toegestaan nieuwe activiteiten te starten of voorzieningen te realiseren zonder omgevingsvergunning. Dit staat in artikel 5.3 van de planregels. Het beoordelingskader voor de benodigde omgevingsvergunning is vastgelegd in artikel 5.4 van de planregels. Anders dan indiener zijn wij van mening dat het beoordelingskader voldoende concreet en objectief begrensd is. Zonder uitputtend te zijn, geven wij enkele voorbeelden: - de minimale en maximale bouwhoogte is vastgelegd. Zie artikel 5.4.1 lid 7 tot en met 11 en tabel 2 van de planregels; - op de verbeelding zijn zones opgenomen waar hoogbouwaccenten niet zijn toegelaten; - op de verbeelding zijn uiterste bouwgrenzen opgenomen; - bebouwing moet voldoen aan het SP Merwede. Zie artikel 5.4.1 lid 14. De plannen die door architecten worden ontworpen moeten voldoen aan de spelregels in hoofdstuk 6 van het SP Merwede; - om de bedoelde beeldkwaliteit voor Merwede te kunnen realiseren, is een Beeldkwaliteitsplan opgesteld (BKP). Het BKP is bijgevoegd als bijlage 11 bij de plantoelichting. In de plantoelichting staat hierover: '*Voor het gebied is een Beeldkwaliteitsplan (zie Bijlage 11) opgesteld waaraan de nieuwe ontwikkelingen worden getoetst. Voor de kwaliteitsbewaking wordt een*

			proces ingericht met een kwaliteitsteam en een supervisor. Het kwaliteitsteam toetst het Structuurontwerp (de bouwenvelop per bouwblok), het Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp op basis van het Stedenbouwkundig Plan en het bijbehorend Beeldkwaliteitsplan. Het kwaliteitsteam beoordeelt zowel gebouwen, openbare ruimte als civiele werken. Het kwaliteitsteam wordt zodanig samengesteld dat een integrale, kwalitatieve toetsing is geborgd. Een vertegenwoordiger van Welstand maakt deel uit van het kwaliteitsteam Merwede.' Wij merken hierbij op dat wij (ook mede naar aanleiding van uw zienswijze) de planregels en de verbeelding van het bestemmingsplan hebben aangescherpt. De locaties waar de hoogbouwaccenten van 70 en 100 meter zijn toegestaan hebben wij op de verbeelding concreter begrensd met aanduidingsvlakken (in plaats van sterren op de kaart in het SP) en de borging van de beeldkwaliteit (BKP) hebben wij beter in de regels laten terugkomen door in artikel 5.4.1 een verwijzing naar het Beeldkwaliteitsplan op te nemen.
4	2	*Fiets-loopbruggen en bromfietsers* Indiener maakt bezwaar tegen de mogelijkheid dat toch bromfietsers over de loop/fietsbruggen mogen rijden! Indiener geeft aan dat dit volkomen tegenstrijdig is aan de redenen van de gemeente om bepaalde doelgroepen een rustige en veilige loop- en fietsgelegenheid te bieden door van deze nieuwe bruggen gebruik te maken. De nieuwe bruggen moeten verboden worden voor gebruik door bromfietsers stelt indiener. Voorbeeld uit de tekst: **Blz. 85**: "*Doel is een vormgeving die fietsers beweegt de bruggen in een rustig tempo over te gaan. Bij de op- en afritten van de bruggen aan beide zijden wordt aandacht besteed aan het afremmen van de snelheid van zowel fietsers als brommers.*"	Het klopt dat ons doel is om een rustige en veilige loop- en fietsgelegenheid te bieden. In tegenstelling tot wat indiener aangeeft, is het niet onze bedoeling om toe te staan dat bromfietsers en scooters over de nieuwe bruggen mogen rijden. Dit hadden wij anders in het bestemmingsplan moeten opschrijven. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij de toelichting van het bestemmingsplan hierop aangepast. Op de nieuwe bruggen voor Merwede worden verkeersborden geplaatst (verplicht fietspad, blauw bord met witte fiets) waardoor bromfietsers (geel kenteken) en scooters niet zijn toegestaan. Het 'verkeersregime' voor de bruggen zal te zijner tijd geregeld worden door het nemen van een verkeersbesluit. De leefbaarheid op en rond de bruggen is een belangrijk aandachtspunt in de verdere uitwerking. De functionele en technische eisen zoals het type, de breedte en de hoogte van de bruggen liggen al vast als gevolg van de eisen van de gebruikers van het kanaal. Dit is door de gemeenteraad besloten in dezelfde vergadering als waarin het SP Merwede is vastgesteld (7 oktober 2021).

			De participatie voor omwonenden van de bruggen wordt in de loop van 2022 gestart. Daarbij zullen wij de omwonenden informeren hoe de bruggen eruit komen te zien en op welke (enkele) onderdelen nog keuzes gemaakt kunnen worden, waarover de omwonenden kunnen meepraten.
4	3	*Afstand woonboten* Indiener stelt dat de toegezegde minimale afstand van nieuwe bruggen tot de woonboten van 10 meter nergens wordt genoemd. **Blz. 85**: "*Voor de overgebleven woonboten wordt rekening gehouden met voldoende afstand tot de brug.*"	In artikel 11 (Water) staat een regel die een minimale afstand van 10 meter tussen de woonboot en de nieuwe brug voorschrijft. De ligplaatsen 'onder' de nieuwe brug zijn geheel onder het overgangsrecht gebracht. Overigens hebben wij hier een aanpassing doorgevoerd in het bestemmingsplan door de plangrens van het bestemmingsplan en daarmee de aanduiding 'brug' te verkleinen. Hierdoor ligt de plangrens van het bestemmingsplan op 10 meter afstand van de bestaande, te handhaven woonboten buiten het plangebied. Dit maakt de regeling duidelijker.
4	4	*Woningdichtheid/oppervlakte* Indiener vraagt hoe de gemeente voorkomt dat Merwede een wijk wordt waar veel bewoners, door de te hoge dichtheid en te kleine vloeroppervlakte, toch na korte tijd weer wegtrekken uit de wijk. Door veelvuldig nieuwe bewoners wordt Merwede een anonieme wijk, waar men zich niet verantwoordelijk voor voelt. **Blz. 97**: "*Voor een woningbouwopgave met dichtheden die in Utrecht gebruikelijk zijn, heb je een gebied nodig dat ruim 3,5 tot meer dan 7 keer zo groot is.*" Het te bebouwen gedeelte van Merwede meet nu 24 hectare! Daar komen dus ook nog alle Maatschappelijke voorzieningen in!	Ons doel voor Merwede is een inclusieve stadswijk te realiseren voor meerdere doelgroepen. Wij denken dat de bedoelde hoge dichtheid in Merwede voor veel woningzoekenden juist een aantrekkelijk aspect kan zijn en geen reden is om na korte tijd te verhuizen. De aantrekkelijkheid van de wijk in relatie tot hoge kwaliteit wonen, openbare ruimte, openbare voorzieningen, de ligging dichtbij park Transwijk en op redelijk afstand van de stad zijn daarbij belangrijke elementen. Het voorkomen van verhuisbewegingen naar buiten de wijk kunnen wij niet voorkomen en wij vinden dat dit ook niet nodig is. Wel doen wij er alles aan om een blijvend aantrekkelijke stadswijk te bouwen, die uitnodigt om langdurig in te blijven wonen. De volgende aspecten dragen hieraan bij: - De spelregels in hoofdstuk 6 van het SP zorgen ervoor dat de kwaliteit is geborgd. - Gezond stedelijk leven en gemeenschapsopbouw zijn belangrijke aandachtspunten voor de ontwikkeling van Merwede en daarom hebben wij hier ook expliciet aandacht aan besteed in het SP. De autovrije opzet zorgt voor veel mogelijkheden voor ontmoeting en ruimte voor bewoners en organisaties om initiatieven te ontwikkelen in de openbare ruimte. - De binnentuinen zijn publiek toegankelijk en bieden ruimte voor ontmoeten en spelen. - Ook worden er veel voorzieningen in Merwede gerealiseerd die voor ontmoetingen zorgen en sociale cohesie stimuleren.

4	5	*Energie neutraal* Indiener vraagt om uitleg over hoe de gemeente op termijn wil uitkomen op 100% energie neutraal in de wijk Merwede? **Blz. 104/105**: "*Het streven is 100% opwekking van gebouwgebonden energie in Merwede in de latere fases.*" **Blz. 108**: "*Het streven is om op termijn 100% van de gebouwgebonden energie in het gebied op te wekken zonder dat dit ten koste gaat van de hoeveelheid groen op de daken.*"	Behalve aardgasvrij wordt in Merwede zoveel mogelijk in het gebied zelf duurzame energie opgewekt. Voor verwarming en koeling van de gebouwen maken we gebruik van bodemenergie. Elke kubieke meter grond onder Merwede wordt optimaal benut voor uitwisseling van warmte en koude, om zoveel mogelijk aan de energievraag te voldoen. Ook wordt energie opgewekt met zonnepanelen op de daken. Daarbij wordt rekening gehouden met beperkingen zoals installaties op de daken en schaduwwerking van hoogbouw. Bovendien krijgt de helft van het dakoppervlak een groene inrichting voor klimaatadaptatie en ecologie. Al met al kan met de huidige technieken voor maar liefst 75 procent in de energiebehoefte voor gebouwen worden voorzien. De ontwikkelingen bij energieopwekking en -opslag gaan snel. Bovendien biedt de grootte van Merwede kansen om deze ontwikkeling aan te jagen. In het Merwede LAB wordt jaarlijks een scan gedaan op alle nieuwe toepasbare en haalbare manieren om meer energie op te wekken dan de, nu binnen dit integrale plan mogelijke, 75% opwekking van de gebouwgebonden energie.

4.1.6 Indiener 5

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
5	1	*Overlast bouw woningen* Indiener maakt zich ernstige zorgen over de bouw van de woningen. Hierbij stelt indiener dat hij hierdoor ongetwijfeld ernstige overlast gaat ervaren.	Wij begrijpen uw zorg voor wat betreft overlast van de bouw, maar deze zal onvermijdelijk zijn. Ons streven is deze overlast te beperken, hiervoor zijn verschillende maatregelen denkbaar. Dit thema heeft ook bij de behandeling van het SP Merwede in de raad de nodige aandacht gekregen. Afgesproken is dat de gemeente met de ontwikkelaars en de (beoogde) bouwers om de tafel gaan en concrete afspraken te maken om bouwhinder te voorkomen. De gemeente neemt hierin een proactieve rol met duidelijke communicatie naar bewoners over wat er wanneer gaat gebeuren, voor hoe lang en welke afspraken er gemaakt zijn om hinder te beperken. Voor maatregelen rondom bouwoverlast gelden al wettelijke kaders. Er dient bijvoorbeeld een 'BLVC-plan' te worden ingediend bij de gemeente voorafgaand aan de bouw. In dit plan staat uitgewerkt hoe met de Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheid en Communicatie tijdens de (voorbereiding van) de bouw wordt omgegaan. BLVC-plannen worden getoetst door de gemeente en er zal handhaving en toezicht plaatsvinden

			door de gemeente. Om de bouwhinder verder te beperken stelt de gemeente aanvullend aan het wettelijk kader zelf ook een overkoepelend BLVC-plan op en is met de ontwikkelende partijen afgesproken dat de BLVC-plannen van de ontwikkelende partijen hieraan worden getoetst voorafgaand aan de publieke toetsing. Dit laatste zorgt ervoor dat bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie niet enkel rond het betreffende project wordt geregeld maar samenhangend voor het hele gebied. De communicatie vanuit de gemeente vindt plaats via de gebruikelijke kanalen. Voor de projecten in en om Dichterswijk is eind 2020 een nieuwsbrief gelanceerd over alle projecten die tegelijk lopen. We zijn voornemens om een vergelijkbare nieuwsbrief te maken tijdens de bouw van Merwede en alle gerelateerde projecten in de omgeving. Daarnaast blijven de verschillende bouwers verantwoordelijk voor het informeren van de omgeving over de werkzaamheden. Ook wordt er een aanspreekpunt aangesteld vanuit de bouwers, waar omwonenden en andere belanghebbenden contact mee op kunnen nemen bij klachten of vragen. Voor de volledigheid vermelden wij dat het voorkomen van overlast tijdens de bouw, geen aspect is dat in een bestemmingsplan geregeld wordt. Zaken die de uitvoering van het bestemmingsplan betreffen worden, zoals wij hiervoor hebben toegelicht, op een andere wijze geregeld.
5	2	*Afname woonplezier* Ook verwacht indiener dat de bouw van 10.000 woningen flink ten koste gaat van zijn woonplezier op het Europaplein. Vanwege het toenemende inwoneraantal verwacht indiener veel drukte en stress op langere termijn.	De raad heeft op 7 oktober 2021 de Omgevingsvisie en het SP Merwede vastgesteld. De planvorming past in de opgave voor Utrecht. Merwede wordt een gemengde stadswijk. Naast de bouw van woningen worden ook openbare ruimte en voorzieningen toegevoegd aan Zuid-west die een positieve impact op de omgeving hebben. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording over nut en noodzaak in hoofdstuk 3.
5	3	*Autovrije zone* Ook stelt indiener dat het voor hem, net als voor een hoop andere bewoners, een grote impact op het leven heeft dat er van de Merwedezone een autovrije zone wordt gemaakt. Al met al, het bestemmingsplan is een enorm ingrijpende verandering op het leven van indiener, en indiener vindt dat de gemeente daar geen rekening mee houdt.	Onze reactie op dit punt van uw zienswijze is opgenomen in onze algemene beantwoording over nut en noodzaak van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, en de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3.

4.1.7 Indiener 6

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
6	1	*Aanzien, leefbaarheid en overlast* Volgens indiener zijn hier al veel flats en dat veroorzaakt overlast. Het bouwen van nog meer flats is niet positief voor het aanzien en de leefbaarheid. Ook is het niet positief dat er weer een lange periode gebouwd gaat worden in de omgeving.	Voor onze reactie verwijzen wij naar onze reactie bij zienswijzen 4 en 5.
6	2	*Betaald parkeren* Indiener is het niet eens met het invoeren van het betaald parkeren. Het wonen is hier al duur genoeg en voor bewoners en bezoekers moet het niet duurder worden.	Onze reactie op dit punt van uw zienswijze is opgenomen in onze algemene beantwoording over de invoering van betaald parkeren in hoofdstuk 3.
6	3	*Aantal woningen* Tot slot stelt indiener dat er meer woningen gebouwd gaan worden dan in het eerste plan staat.	Wij verwijzen naar de algemene beantwoording over nut en noodzaak in hoofdstuk 3. Bij het besluit van de gemeenteraad om de Omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone vast te stellen is het verschil met omgevingsvisie deel 1 beargumenteerd inclusief de groei van 6.000 woningen naar 10.000 woningen. De Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (vastgesteld in de gemeenteraad in februari 2018) met bijbehorende milieueffectrapportage (kort: MER) maakte duidelijk dat met het huidige beleid de gemeente ongeveer 6.000 woningen kan toevoegen in het gebied (verspreid over de deelgebieden 4, 5 en 6, ofwel: het gebied tussen de Villa Jongerius en de A12). Omdat de ambities van de gemeente verder gaan (tot 10.000 woningen) is daarna onderzocht hoe we verder kunnen groeien naar deze 10.000 woningen en wat voor (beleids)maatregelen hiervoor nodig zijn. Dit is beschreven in de Omgevingsvisie deel 2 met een aanvulling op de MER. Deze 2 planproducten zijn vastgesteld in de gemeenteraad in oktober 2021. Het Stedenbouwkundig Plan Merwede (en het nu voorliggende bestemmingsplan) zijn hiervan een verdere uitwerking en passen binnen de koers om uiteindelijk in de Merwedekanaalzone deelgebied 4, 5 en 6 naar 10.000 woningen door te groeien. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone gaat gefaseerd. Zo ziet nu voorliggende bestemmingsplan op de bouw van 4.250 woningen als eerste fase van deelgebied 5 Merwede. Na deze fase vindt een evaluatie plaats op

			basis van monitoringsgegevens die wij gaan verzamelen. Mede aan de hand van deze monitoringsgegevens zal de besluitvorming over de volgende fase(n) gestalte worden gegeven.

4.1.8 Indiener 7

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
7	1	*Woongenot en bereikbaarheid* Indieners constateren dat de bereikbaarheid en het woongenot van indieners veel slechter wordt door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Indieners hopen dan ook dat het bestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van hun zienswijze en willen afspraken maken met de gemeente om de negatieve gevolgen zoveel mogelijk te beperken. Hieronder hebben indieners puntsgewijs hun opmerkingen op een rij gezet. *Toelichting* Paragraaf 4.1.2 van het bestemmingsplan: zoals in deze paragraaf wordt vermeld, zijn indieners inderdaad in gesprek met de gemeente. De gesprekken betreffen een passende oplossing voor zaken als parkeerplaatsen, bereikbaarheid, grondgebruik en afvalcontainers. Op al deze punten geven bewoners aan dat zij er op achteruit gaan. Vooralsnog zijn er nog geen concrete afspraken. Er is dan ook geen sprake van een uitvoerbaar bestemmingsplan.	Bij besluit van 7 oktober 2021 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het SP Merwede. Het bestemmingsplan is de juridisch planologische vertaling hiervan. De plannen leiden tot een wijziging van de omgeving van de bewoners. De woningen van de indieners van de zienswijzen worden in de huidige situatie ontsloten via de Kanaalweg en het gebruik van parkeerplaatsen en (voor)tuinen van de woningen bevinden zich aan de zijde van het Kanaal. Deze situatie is niet te verenigen met het SP Merwede. Langs het Merwedekanaal is het Merwedepark voorzien. Dit park biedt ruimte voor ontmoeting, beweging, ontspanning en is daarmee bij uitstek geschikt om te lopen, fietsen, skaten, wandelen, joggen of gewoon verblijven. Merwede wordt een autoluwe wijk, waarbij het parkeren plaatsvindt aan de zijde van de Europalaan De gemeente is intensief met de bewoners van de Kanaalweg in gesprek over de planvorming. Hierbij wordt gesproken over het parkeren, de bereikbaarheid, grondgebruik en afvalcontainers. Ten aanzien van het parkeren hebben wij aan de bewoners aangegeven dat er verschillende alternatieven mogelijk zijn; parkeren in Rivierenwijk, of parkeren in een parkeergarage. Deze opties worden uitgewerkt. De geboden alternatieven bevinden zich op redelijke loopafstand van de woningen. Ook bezoekers kunnen op deze plekken parkeren. Voor leveringen, bijvoorbeeld het bezorgen van pakketten, geldt dat dit plaatsvindt via logistieke wijkhub's. In deze hub's vindt overslag plaats naar kleinschalig zero emissie vervoer, zoals cargobikes en handkarren, die het autovrije gebied in mogen. Ook wordt gekeken naar het toepassen van pakketmuren. Kleine leveringen, bijvoorbeeld voor boodschappen, maaltijden, horeca/detailhandel, etc. vinden plaats met zero emissie vervoer (LEV's, cargobikes en handkarren) die (eventueel via de hub's) het autovrije gebied in mogen. Bij hoge uitzondering en onder strikte voorwaarden kan (logistiek) verkeer worden

			toegelaten tot het gebied, daarvoor moet ontheffing worden aangevraagd. Ontheffing kan van toepassing zijn bijvoorbeeld bij bijzondere werkzaamheden (bijvoorbeeld een verbouwing) of voor bijzondere functies. Voor wat betreft het huidige gebruik van de voortuinen is gekeken naar de inpassing in de beoogde openbare parkzone langs het Merwedekanaal, en het 'Rondje Merwede'. Wij zijn ons ervan bewust dat een deel van het Merwedepark wordt aangelegd op de locatie die door u als tuin is ingericht. Het Merwedepark dat langs het Merwedekanaal is gepland, is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte waar toekomstige inwoners van Merwede kunnen verblijven en recreëren. Daarnaast vormt de daarin geprojecteerde doorgaande fietsroute en looproute een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van de gemeente. De gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van de inrichting van de openbare ruimte. Hierbij is ook rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor kabels en leidingen. De gemeente is echter bereid om met de bewoners te onderzoeken hoe de in gebruik genomen tuin kan worden ingepast en onder welke voorwaarden. Dit is op de verbeelding en in de regels van het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen door een maximale diepte van 9,5 meter de aanduiding 'tuin' te geven in de bestemming Groen. De gronden zijn in eigendom van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat zal de gronden leveren aan de gemeente die daarmee het eigendom verkrijgt en het beheer op zich neemt. Indien indiener van de zienswijze door verjaring eigenaar geworden zou zijn van het meerdere boven de 9,5 meter, dan zullen wij met u in overleg treden om de betreffende gronden van u te kopen. Mochten wij er niet onderling uitkomen, dan kan de gemeente de voor de aanleg van het Merwedepark benodigde gronden onteigenen. Overigens is de aanduiding 'tuin' aan de zuidzijde iets verruimd, mede naar aanleiding van de zienswijze. Ten aanzien van de afvalcontainers merken wij op dat in Merwede straks afval inpandig wordt ingezameld. De bouwblokken krijgen inpandige afvalruimtes, voor grofvuil wordt een grondstoffenpunt ingericht. De reguliere wijze van afvalinzameling past niet in Merwede (6.000 woningen op een klein gebied). Ook voor de woningen aan de Kanaalweg geldt dat het afval op een andere wijze zal worden ingezameld. Wij hebben aangeboden om gebruik te kunnen maken van de ruimte in het te bouwen gebouw van ontwikkelaar G&S, of gebruik te maken van de ophaaldienst in Rivierenwijk.

7	2	*Lage parkeernormen* Paragraaf 4.2.1.14/15: De gestelde parkeernormen van de gemeente vragen volgens de indiener om parkeerproblemen, een grote toename van verkeersintensiteit en daarmee ook een hogere stikstofdepositie. Indieners verwijzen in dit kader naar het onderzoek van Vereniging Eigen Huis: https://www.eigenhuis.nl/docs/default-source/downloads/actueel/onderzoek-veh-parkeren- bij-de-woning-juni-2018.pdf?sfvrsn-6fa8cc96 0. Uit dit onderzoek blijkt dat een lage parkeernorm in binnensteden niet past bij de realiteit dat de auto voor veel mensen onmisbaar is. Hier komt nog bij, dat uit recent onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit is gebleken dat het deelautogebruik veel minder populair is dan verwacht: https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2021/10/05/deelautogebruik-bliift- nog-laag-deelfiets-vervangt-vooral-bus-tram-en-metro.	Op basis van het mobiliteitsconcept voor Merwede hebben wij onderzoek laten uitvoeren naar de parkeerbehoefte en de verkeersafwikkeling. Hiervoor wordt verwezen naar de rapportage van Goudappel (bijlage 7 van de toelichting van het bestemmingsplan). Juist het gemengde karakter van de wijk maak het mogelijk dat de noodzaak voor het in bezit hebben van een auto afneemt. Het landelijke kennisinstituut CROW hanteert al jaren een lagere parkeernorm naarmate een gebied “stedelijker” is. In Utrecht zien we al jaren in de monitoring terug dat het autobezit in de stedelijke gebieden laag is. We zien dit ook terug in de hoeveelheid verkeer binnen de ring die, ondanks het toevoegen van functies en woningen, al een aantal jaar niet meer stijgt. De groei van de stad zorgt voor meer mobiliteit. De groei treedt voornamelijk op bij fiets en openbaar vervoer. Het autoverkeer groeit relatief minder hard. Deze ontwikkeling per vervoerwijze is al enkele jaren gaande en niet nieuw. De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Ook een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid over de periode van 2005-2015 laat een forse groei van het aandeel fiets zien en tegelijkertijd een daling van het aandeel auto. Naar verwachting zet deze verschuiving door richting 2040. Deze verschuiving in welk vervoermiddel mensen gebruiken in stedelijk gebied komt enerzijds doordat inwoners van steden minder belang hechten aan het reizen per auto en vaker kiezen voor een duurzamer alternatief. In Merwede zijn deze duurzame alternatieven ruim voor handen. Tegelijkertijd kiest Utrecht voor het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte ter ondersteuning van lopen, fietsen en OV en het geven van minder prioriteit en ruimte aan de auto. Dit kan vaak ook niet anders, omdat de ruimte er niet is meer auto’s te faciliteren. In oktober 2021 is de update van het rapport ‘Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie’ van het Kennisinstituut voor de Mobiliteitsbeleid’ verschenen. Het aantal ritten met deelauto’s ten opzichte van het totaal aantal autoritten in Nederland is inderdaad nog beperkt. Echter, zoals het KiM ook stelt in zijn rapport: autodelers wonen vooral in stedelijke gebieden zoals Utrecht. Een deelauto in Utrecht werd in de periode januari tot en met oktober 2021 gemiddeld

			0,67 keer per dag gereserveerd (in deze cijfers ontbreken Snappcar en Onzeauto). In deze periode waren de verkeersbewegingen door de lockdown vanwege corona in het algemeen beperkt. Het aanbod is gegroeid van 299 deelauto's eind 2019 tot 531 deelauto's in 2020 en groeit door tot 700 deelauto's eind 2021. In 2022 verwachten we een doorgroei naar meer dan 1.000 deelauto's. Daarnaast zijn er ruim 4.500 particuliere auto's die gedeeld worden via bijvoorbeeld het platform Snappcar (cijfers 2020). Voor wat betreft stikstof verwijzen wij naar de bijlagen van het bestemmingplan. Voor het opstellen van het bestemmingsplan hebben wij een onderzoek laten uitvoeren naar de depositie. De conclusie luidt dat er geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van het bestemmingsplan.
7	3	*Parkeerprobleem* Paragraaf 4.2.1.23: Uit deze paragraaf blijkt naar de mening van de indieners dat ruim een kwart van de parkeerplaatsen niet in het plangebied zelf wordt gerealiseerd. Dit geeft een nog groter parkeerprobleem dan toch al te verwachten is door de lage norm.	In de bovengenoemde rapportage (bijlage 7 van de toelichting) is de parkeerbehoefte in beeld gebracht. In het plangebied zelf wordt ruimte geboden voor maximaal 1.200 parkeerplaatsen. Op afstand is ruimte voor 437 parkeerplaatsen. Het hanteren van lage parkeernormen en het betrekken van parkeren op afstand is conform het gemeentelijk parkeerbeleid. Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen in het gebied beperken we automatisch de hoeveelheid auto's die van en naar het gebied rijden. Bewoners van Merwede, die geen parkeerplek hebben in het plangebied en toch een auto willen bezitten, stimuleren we om hun auto op een parkeerplek aan de rand van de stad te parkeren. De huidige P+R Westraven en de toekomstige Mobiliteitshub XL (Papendorp) is hier geschikt voor. Vanaf deze parkeerplek kunnen de bewoners immers makkelijk de snelweg op in alle richtingen. We zorgen voor goede verbindingen van en naar deze parkeervoorzieningen op afstand.
7	4	*Autoparkeren bij de woning* Indieners merken bij deze paragraaf nog op dat gesteld is dat een ander autogebruik verwacht en gevraagd mag worden van nieuwe bewoners. Voor bestaande bewoners ligt dat toch echt anders. De woningen zouden de bestaande parkeerplaatsen verliezen en	Zoals wij hierboven hebben aangegeven is het bestaande gebruik niet op alle onderdelen te verenigen met de ambities die wij hebben voor Merwede. Zoals hierboven aangegeven is de gemeente met de bewoners in overleg en zijn toezeggingen gedaan over het parkeren, de bereikbaarheid, het gebruik van de tuinen en het ophalen van afval.

		worden niet alleen onbereikbaar voor praktische zaken als boodschappen maar ook voor familieleden die slecht ter been zijn. Opgemerkt wordt nog dat, hoewel indieners in gesprek zijn met de gemeente, voor hen als bewoners nog geen oplossing in zicht is voor het parkeren van hun auto's. Daarnaast blijven indieners bij het standpunt dat hun woningen beschikken over een oprit en dat een oprit tot doel heeft een auto te parkeren. Dit doel moet dan ook bereikt kunnen worden. Dat is op basis van het bestemmingsplan echter niet meer mogelijk.	Wij merken op dat de bewoners de woningen hebben gekocht op het moment dat bekend was dat Merwede ontwikkeld zou worden tot een hoogstedelijk, autoluw gebied.
7	5	*Parkeerplaatsen* Paragraaf 5.3.2.4.2: Er wordt een verkeersoplossing gezocht voor Mobach. Wellicht biedt dit mogelijkheden voor parkeerplaatsen ter compensatie van de parkeerplaatsen van indieners die zouden komen te vervallen.	Alleen voor uitzonderlijke situaties is het gebruik van de Kanaalweg door auto's aanvaardbaar. Bij Mobach gaat het om een bedrijfsbelang. Het is niet de bedoeling om bij de inpassing van Mobach het aantal parkeerplaatsen de vergroten. Merwede wordt een autoluwe wijk, waarbij parkeerplaatsen aan de rand van het plangebied, aan de zijde van de Europalaan zijn gesitueerd. De Kanaalweg krijgt een ander karakter en wordt onderdeel van de parkzone met gebruik als langzaam verkeersroute. Met een verkeersbesluit wordt de Kanaalweg in de toekomst afgesloten voor autoverkeer. Het autoverkeer wordt daardoor minimaal. Voor bijzondere gevallen zijn ontheffingen mogelijk.
7	6	*Verkeerde huisnummer* Paragraaf 5.15.2.8: Het gaat om de woningen Kanaalweg 20 en 21, niet 21 en 22. Dit speelt ook in bijlage 5 van de regels.	Deze verschrijving in de toelichting wordt gecorrigeerd.
7	7	*Aanduiding karakteristiek* De woningen van indieners worden hier aangemerkt als karakteristiek. Het lijkt indieners dat karakteristieke woningen tot hun recht moeten komen zonder volledig ingebouwd te worden door veel hogere bebouwing.	De karakteristieke waarde van het dubbel woonhuis (1932) wordt bepaald door de karakteristieke jaren dertig stijl; bakstenen gevels, serre en pannen kap, en daarnaast de situering op perceel met deels nog middeleeuwse kavelrichting. De ontwikkeling van Merwede doet niets af aan deze waarden.
7	8	*Bouwjaar* Overigens dachten indieners dat het bouwjaar eerder was dan 1932. Uit hun documenten volgt bouwjaar 1926.	Op de bouwtekening van de woningen is het jaartal 1931 aangegeven. Daarom is als bouwjaar 1932 opgenomen.

7	9	*Opmerkingen verbeelding* Kanaalweg 22: Het bouwvlak betreft hier het hele bestemmingsvlak. Indieners verzoeken het bouwvlak te beperken tot de bestaande bebouwing, zoals dat ook bij Mobach is gedaan. De aanduiding voor de tuinen is niet diep genoeg. De bestaande tuinen zijn een stuk dieper. Deze diepte is reeds verjaard. Door verjaring zijn de tuinen in eigendom van Kanaalweg 20 en 21. De gemeente heeft dit erkend op basis van luchtfoto's en de door de bewoners overgelegde materialen (zie bijlage email "onderbouwing verlopen verjaringstermijn voortuinen d.d. 24 september 2020"). De gemeente kan dus niet beschikken over dit eigendom. De feitelijke situatie is dat tot (bijna) aan de straat de inrichting tuin betreft. Ook in de geldende beheersverordening wordt uitgegaan van de bestaande feitelijke situatie. Wij verzoeken u dan ook in het bestemmingsplan de feitelijke situatie aan te houden. Aandachtspunt hierbij is de riolering. Indieners hebben van de gemeente begrepen dat deze vergroot zou moeten worden. Hiervoor moeten mogelijk diverse bomen sneuvelen (bijlage 29, bomen in Merwede), terwijl deze juist meerwaarde hebben voor het park. Kan het nieuwe riool niet elders in het gebied worden aangelegd? Bv achter de tuinen van indieners. Daarnaast staan er nieuwe (grote) bomen gepland (bijlage 29, pagina "inpassing bomen") direct naast de schutting van de zij/achtertuin van indieners. Deze bomen kunnen leiden tot minder zonlicht en daardoor invloed hebben op het woongenot van indieners. Indieners begrijpen niet waarom de bestaande mooie grote bomen hier niet behouden kunnen worden, gelet op het feit dat hier een binnentuin gepland staat. Het duurt namelijk jaren voordat nieuwe aanplant dezelfde grootte heeft bereikt. Bovendien staan de bestaande bomen wel op een goede plek. Indieners missen de maximale hoogte in het gemengde gebied grenzend aan hun woningen. Dit is volgens het stedenbouwkundig plan een zone waar geen hoge bebouwing is toegestaan. Het gemengde gebied, waar in strijd met het punt hierboven, wel hoge bebouwing lijkt te komen, begint direct naast de percelen van indieners. Dit geeft voor indieners schaduwwerking (zoals ook volgt	Voor het bedrijfspand Kanaalweg 22 geldt dat net als bij de overige bedrijfspercelen de bestaande bebouwing maatgevend is. Ten onrechte is er geen bouwvlak opgenomen. Dit wordt gecorrigeerd op de verbeelding. Wij verwijzen naar de reactie hierboven. De parkzone langs het Merwedekanaal is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte van Merwede. Het beoogde openbare gebruik is niet verenigbaar met het private gebruik als tuin, voorzover het een grotere diepte dan 9,5 meter betreft. Wij verwijzen ook naar de reactie hierboven. In dit stuk voortuin van de woning aan de Kanaalweg 21 staan 3 bomen. De voorste 2 bomen staan direct aan de Kanaalweg op het beoogde hoofdtracé voor de nutsleidingen, de boom meer in het midden net daarachter staat nu al op het riool. Deze 3 bomen moeten verdwijnen. Onder het voorste gedeelte van de voortuin van de woning Kanaalweg 21 ligt nu een gemengd gemeentelijk riool. Dit riool wordt vervangen door nieuwe riolering. Dit doen we enerzijds om te kunnen voorzien in de toekomstige benodigde capaciteit en anderzijds om het vuil water en hemelwater gescheiden te verzamelen. De 2 kapper wordt ook op dit gescheiden systeem aangesloten. Direct naast dit riool is er op deze locatie ook ruimte nodig voor het hoofdtracé voor de nutsleidingen. In bijlage 29 van de toelichting (Bomeninventarisatie) is te zien dat de bestaande bomen achter de woningen niet ingepast kunnen worden vanwege de geplande woningbouw, De hier aanwezige bomen zijn niet verplantbaar. Wel komen er nieuwe bomen in de binnentuinen. De locatie van de nieuwe bomen zoals opgenomen in bijlage 29 is indicatief. Wij stemmen de locatie graag met de bewoners af. De verbeelding geeft in combinatie met de regels de maximale bouwmogelijkheden voor het gebied grenzend aan de woningen. Direct naast en achter de woningen is geen bouwvlak opgenomen. Gebouwen zijn hier niet toegelaten, zodat afstand wordt gehouden tot de woningen van de indieners van de zienswijze. In de strook langs het Merwedekanaal is op de verbeelding de aanduiding ‘zone-3’ opgenomen en de ‘specifieke bouwaanduiding 1’. De regels geven aan dat hier gebouwen tot een hoogte

		uit de zonnestudie, bijlage 31) en vermindering van privacy en uitzicht. Uit bijlage 31 (pagina 8) blijkt zelfs dat de woningen van indieners op 21 december tussen 0 en 1 uur zonlicht hebben. Dit heeft veel invloed op het woongenot en is daardoor niet acceptabel. De zone voor gebouwen van 31 meter hoog bevindt zich ook nog eens vlak achter de woningen van indieners. Dit versterkt de genoemde schaduwwerking en vermindering van privacy en uitzicht nog eens.	van maximaal 25 meter zijn toegestaan. Hoogte accenten zijn in deze zone langs het Merwedekanaal, niet toegelaten. Achter de woningen Kanaalweg 20/21, en binnen het bouwvlak is op de verbeelding de gebiedsaanduiding 'zone-2' opgenomen. De maximale bouwhoogte bedraagt hier 31 meter. Er zijn hoogte accenten tot 43 meter toegestaan. Naar aanleiding van de zienswijze is de regeling voor de bebouwing aan de achterzijde van de percelen Kanaalweg 20/21 aangepast. De bouwhoogte wordt hier begrensd op maximaal 25 meter, en hoogbouwaccenten (tot 43 meter) zijn hier niet langer toegestaan. Naast het bezonningsonderzoek dat reeds voor het bestemmingsplan is uitgevoerd (zie bijlage bij de toelichting), is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn de aangepaste maximale bouwhoogten beschouwd. Uit deze studie kan voor de woningen Kanaalweg 20/21 worden opgemaakt dat in het Noord-oostaanzicht (voorgevel beide woningen) sprake is van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren op de toetsdatum 19 februari (lichte TNO-norm). Ook in de achtertuin van de woningen zijn tenminste 2 bezonningsuren mogelijk op toetsdatum 21 maart die voor buitenruimten in de planontwikkeling in het SP is aangehouden. Voor de bestaande woningen sluiten wij bij dit toetsingskader aan. Wij concluderen dat de bezonning ten opzichte van de huidige situatie mogelijk zal verminderen, maar dat de situatie uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is in hoogstedelijk gebied. Wij merken overigens ook op dat het nu geldende bestemmingsplan direct grenzend aan de percelen de bouw van bedrijfspanden met een goothoogte van 18 meter mogelijk maakt. Aanpassing van de maximale bouwhoogten aan de achterzijde leidt derhalve voor de bewoners tot meer uitzicht/bezonning en een verbeterd ruimtelijk effect van de nieuwbouw op de woningen waardoor het woon- en leefklimaat verder verbeterd.
7	10	*Verwijzing SP* In de gemengde bestemming (artikel 5) wordt verwezen naar het stedenbouwkundig plan. Wat gebeurt er als het stedenbouwkundig plan wordt aangepast? Dit lijkt indieners in strijd met	De woonomgeving van de woningen Kanaalweg 20/21 zal veranderen met de ontwikkeling van Merwede. De mate van privacy vinden wij in een hoogstedelijk gebied uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening, aanvaardbaar. De aanpassing van de maximale bouwhoogte aan de

		rechtszekerheid. In dit kader wordt verwezen naar een uitspraak van de Raad van State: ECLI:NL:RVS:2020:2004. Hieruit volgt dat een bestemmingsplan voldoende concreet moet zijn. Het bestemmingsplan is te algemeen en voor de lezer is niet duidelijk welke hoogtes en bouwmogelijkheden verwacht kunnen worden.	westzijde van de woningen is vanuit dit oogpunt voor de bewoners ook positief.
7	11	*Bestemming wonen voor de tuinen* In de groenbestemming (artikel 6) is de aanduiding voor tuinen opgenomen. Gelet op de verjaring en de reeds genoemde beheersverordening is de bestemming Wonen beter geschikt voor de tuinen. Bovendien maakt de huidige regeling in de groenbestemming ook ander gebruik dan uitsluitend tuin mogelijk.	In de regels van het bestemmingsplan wordt verwezen naar het Stedenbouwkundig Plan Merwede. De hyperlink verwijst naar de bijlage van de regels. Hier is het door de raad op 7 oktober 2021 vastgestelde SP opgenomen. Er is geen sprake van een zogenaamde 'dynamische' verwijzing. Ook in het geval het SP wordt aangepast blijft het SP van oktober 2021 toetsingskader. Tenzij het bestemmingsplan ook wordt aangepast. De regels zijn in combinatie met de verbeelding voldoende concreet en toetsbaar.
7	12	*Geen autoverkeer Kanaalweg* Verder merken indieners op dat in de groenbestemming geen autoverkeer mogelijk is, anders dan voor calamiteiten. Dit betekent dat de woning van indieners onbereikbaar wordt. Dit is onacceptabel, zoals indieners bij §4.2.1.23 al hebben benoemd. Zelfs verhuiswagens of verkeer voor onderhoudswerkzaamheden zijn niet in de groenbestemming toegestaan.	Wij willen dat de voortuinen zoveel mogelijk aansluiten bij de parkzone en het karakter daarvan. Om die reden is een beperkte tuinbestemming aan de gronden gegeven. Dit biedt waarborg voor het groene karakter. In de bestemming Groen zijn paden voor onderhoud en calamiteiten toegestaan.
7	13	*Beperkte aanduiding Tuin* In de tuinaanduiding is het verboden om bestaand groen te verwijderen, anders dan in het kader van regulier onderhoud. Het kan niet zo zijn dat het weghalen van bijvoorbeeld een heg verboden is; dit zou de parkzone namelijk zelfs verbeteren. Het is overigens opmerkelijk dat deze bepaling geldt voor de tuinaanduiding, maar niet voor de rest van de groenzone.	Zoals ook onder punt 1 aangegeven verandert de omgeving van de bestaande woningen en wordt Merwede een autoluwe wijk, waarbij parkeerplaatsen aan de rand van het plangebied, aan de zijde van de Europalaan zijn gesitueerd. De Kanaalweg krijgt een ander karakter en wordt onderdeel van de openbare parkzone met gebruik als langzaam verkeersroute. Voor het opnemen van een dergelijke bepaling is geen aanleiding omdat de gemeente het park als toekomstig grondeigenaar gaat aanleggen en het gebruik als tuin slechts een zeer smalle strook betreft. Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door de bepaling over het gebruik als tuin aan te passen. De regeling in artikel 6 wordt zo aangepast dat de bestaande omvang van de verharding niet mag worden vergroot, en gebruik als tuin mag worden voortgezet binnen de aanduiding, mits het

			groene karakter in stand blijft. Hiermee blijft aanpassing van de tuin mogelijk.
7	14	*Beroep aan huis* In de woonbestemming (art. 12) ontbreekt een regeling voor beroep en bedrijf aan huis. Indieners gaan ervan uit dat deze functies ondergeschikt aan de woonfunctie mogelijk zijn.	Ten onrechte is in artikel 12 van de regels geen verwijzing naar artikel 20 van de regels opgenomen, waarin bij het wonen behorende activiteiten mogelijk gemaakt worden. Dit wordt gecorrigeerd door de verwijzing alsnog op te nemen.
7	15	*Parkeren* Onder 12.4.1 staat dat parkeren niet meer mag. Zoals hierboven beschreven, vinden indieners dat zij de mogelijkheid moeten hebben om bij hun huis te kunnen parkeren.	Wij verwijzen naar de reactie hierboven.
7	16	*Aanduiding karakteristiek* De woningen hebben de aanduiding 'karakteristiek', maar hebben op zichzelf geen beschermde (laat staan monumentale) status. De beperkingen in de aanduiding karakteristiek gaan wat indieners betreft dan ook te ver.	Gelet op de karakteristieke waarden (zie hierboven) is het ongewenst om sloop van (delen van) de woningen zonder meer toe te staan. De bepaling houdt geen sloopverbod in, wel een expliciete afweging. Deze is erop gericht om het bijzondere karakter van de woningen te behouden.
7	17	*Toename bouwhoogte* In art. 18.2 wordt verwezen naar bouwen met een kleine afwijking van regels. Indieners vinden een afwijking van 10% geen kleine afwijking, zeker niet met de grote hoogtes waar het hier om gaat. De hoogte kan hierdoor aanzienlijk toenemen, wat direct ons woongenot vermindert.	In artikel 18 van de regels hebben wij een flexibiliteitsbepaling opgenomen. Aan de toepassing zijn strikte voorwaarden verbonden. Toepassing is uitsluitend aanvaardbaar voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen. Het woongenot van de bewoners wordt dus meegewogen.
7	18	*Hinder tijdens de bouw* Indieners verwachten veel hinder te ondervinden tijdens de bouw van de Merwedekanaalzone. Indieners verzoeken dan ook om maatregelen in te voeren om de hinder te minimaliseren zoals boren in plaats van heien. Indieners verzoeken daarnaast een nulmeting van hun woningen uit te voeren voor aanvang van de bouwwerkzaamheden. Bij schade verzoeken indieners de gemeente de kosten te vergoeden.	Wij verwijzen naar de reactie hierboven. Hinder tijdens de bouw is ook voor ons een belangrijk aandachtspunt. Bouwers zijn vanuit de aansprakelijkheidsverzekering verplicht om te zijner tijd een nulmeting te doen.

7	19	*Waardevermindering* De uitwerking van de Merwedekanaalzone heeft grote nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid en het woongenot van indieners. Het plan geeft waardevermindering van hun woningen. Indieners verzoeken om het plan aan te passen. Indien de gemeente hieraan onvoldoende kan voldoen, zien indieners zich genoodzaakt om te verzoeken om een (plan)schadevergoeding als gevolg van (onder andere) vermindering van het woongenot en waardevermindering van de woningen door mogelijk kleinere tuinen, eventuele onbereikbaarheid van de opritten, schaduwwerking en het verdwijnen van privacy en uitzicht.	Na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan staat het bewoners vrij om een verzoek om planschade in te dienen, indien men van mening is dat het bestemmingsplan leidt tot waardedaling van het eigendom.

4.1.9 Indiener 8 - Stedin

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
8	1	Stedin is van mening dat hun belangen niet voldoende zijn meegewogen bij de totstandkoming van dit plan. Hieronder volgt de motivering van Stedin.	Per zienswijzepunt hebben wij hieronder onze reactie gegeven.
8	2	*Planologische ruimte* Voor Stedin is het van belang dat de planologische mogelijkheden behouden blijven (zoals dat is ogenomen in de beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk) omdat Stedin haar transportstation aan de Kanaalweg moet kunnen uitbreiden om de ontwikkelingen die zijn opgenomen in het voorliggend bestemmingsplan te kunnen faciliteren. Deze mogelijkheid tot uitbreiding is noodzakelijk omdat de prognose laat zien dat de ontwikkelingen die de gemeente Utrecht met het bestemmingsplan wil faciliteren, tot een capaciteitsknelpunt in de elektriciteitsvoorziening zullen leiden. De planologische ruimte is in de beheersverordening bepaald (artikel 3.3.3, sub l). Hierin is opgenomen dat ter plaatse van Besluitvlak 'L', bedrijven mogen die behoren tot de milieucategorie 1 tot en met 3.2 van de Lijst van de Bedrijfsactiviteiten. Met voorliggend ontwerp Chw bestemmingsplan is deze planologische ruimte beperkt tot de vergunde situatie. Dit houdt in dat bedrijven tot en met de milieucategorie 3.1 zijn toegestaan, en dit heeft tot gevolg dat wij dit station niet kunnen uitbreiden. Zonder de mogelijkheid tot uitbreiding van de	De noodzaak voor uitbreiding van de voorzieningen voor energietransport is ons bekend. Het gaat daarbij om het kunnen faciliteren van de behoefte voor Zuid-west. De gemeente is intensief met Stedin in overleg over een nieuwe locatie. Er is op dit moment een voorkeurslocatie in beeld. Stedin gaat hiervoor nader onderzoek doen, met name gericht op bereikbaarheid voor beheer, onderhoud en calamiteiten en gericht op de mogelijkheden voor aanleggen van ondergrondse infrastructuur. In februari 2022 worden hiervan de resultaten verwacht. Het uitbreiden van de voorziening op de huidige locatie in Merwede is ongewenst. Een intensivering verhoudt zich niet tot de ambitie om hier een hoogstedelijke wijk met een groene parkzone te realiseren. Om die reden wordt de (ruime) regeling uit de geldende beheersverordening niet opnieuw opgenomen. Ten aanzien van de planologische ruimte geldt – zo blijkt uit vaste jurisprudentie – dat hieraan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend.

		elektriciteitsvoorziening in het plangebied, zijn de ontwikkelingen van het bestemmingsplan van de gemeente Utrecht niet mogelijk. Stedin kan zich daarom niet vinden in dit besluit omdat het belang van de ontwikkeling van het plangebied, zwaarder te laten wegen dan het belang van de elektriciteitsvoorziening voor dit deel van de stad Utrecht. Op dit moment wordt samen met de gemeente Utrecht gekeken naar een nieuwe locatie voor de uitbreiding van de elektriciteitsvoorziening, buiten het plangebied. Een exacte locatie is nog niet in zicht en er zijn ook nog geen planologische procedures gestart. Hierdoor is Stedin genoodzaakt om vast te houden aan de huidige planologische ruimte, waarin bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 zijn toegestaan, zodat Stedin de elektriciteitsvoorziening kan waarborgen voor de stad Utrecht.	
8	3	*Vergunde situatie* De vergunde situatie ziet op maximaal twee transformatoren van 50 MVA. In totaal gaat het dus om een vermogen van 100 MVA. Stedin is van mening dat op basis van onderstaande tabel uit de Lijst van de Bedrijfsactiviteiten, dat een elektriciteitsdistributiebedrijf met een transformatorvermogen van 100 MVA aangemerkt moet worden als een bedrijf in de milieucategorie 3.2 en niet 3.1 zoals de gemeente stelt. Milieucategorie 3.1 ziet immers op een transformatorvermogen van 10 tot 100 MVA (dus tot en met 99 MVA). Milieucategorie 3.2 ziet op een transformatorvermogen van 100 tot 200 MVA (tot en met 199 MVA). Deze redenering blijkt ook uit het feit dat een transformatorstation van 200 MVA of meer (waarbij de transformatoren niet in een gesloten gebouw staan), is aan te merken als een ‘grote lawaaimaker’ waarbij geluidszonering geldt in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Daarom is een ‘z’ van zonering, in de tabel opgenomen voor bedrijven in de milieucategorie 4.2 en niet in 3.2. In de zienswijze is een tabel ingevoegd waarmee dit duidelijk wordt gemaakt. Ervan uitgaande dat de vergunde situatie van Stedin ziet op een transformatorstation, in de milieucategorie 3.2, dan betekent dit, dat het voorliggende bestemmingsplan rekening moet houden met de richtafstand voor geluid en gevaar. Aangezien het plangebied is aangemerkt als een ‘gemengd gebied’ is de richtafstand voor geluid	Het vergunde transformatorvermogen bedraagt 2x50MWA. Discussie kan bestaan over de indeling in categorie 3.1 of 3.2.van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Maatgevend is de milieu uitstraling van het vergunde vermogen, waarbij geluid en gevaar de leidende milieuaspecten zijn. De redactie van artikel 4 hebben wij aangepast in ‘ten hoogste tot en met categorie 3.2’, evenwel met een maximaal vermogen van 100MWA. Hiermee wordt ook tegemoetgekomen aan de redactie ‘tot en met’ in de zienswijze. Het vermogen wordt vastgelegd omdat wij verdere uitbreiding van vergunde capaciteit niet willen faciliteren. Het is immers waarschijnlijk dat een groter vermogen tot meer benodigde milieuruimte leidt. Door adviesbureau LBP SIGHT is onderzocht welke maatregelen er aan de transformatoren nodig en mogelijk zijn om aan de richtwaarde voor geluid te voldoen op de dichtstbij gelegen gevoelige functies in Merwede. In de rapportage is uitgegaan van een maximaal vermogen van 100MWA. Uit het onderzoek blijkt dat met het plaatsen van een dak op de transformatoren de geluidwaarde wordt gehaald. De concept rapportage van Movares (december 2021) die gezamenlijk in opdracht van de gemeente en Stedin is opgesteld geeft hetzelfde beeld. Uit het onderzoek van LBP SIGHT blijkt voor het transformatorstation voor wat betreft het milieuaspect ‘gevaar’ een minimale afstand van 3,5 m tot de inrichtingsgrens aan de zijde van de transformatoren aangehouden moet worden. Hieraan wordt ruimschoots voldaan.

		in dit geval 50 meter en niet 30 meter zoals u aangeeft. Voor het aspect gevaar geldt een richtafstand van 50 meter. Stedin verzoekt dan ook om het bestemmingsplan aan te passen, zodat rekening wordt gehouden met de richtafstand voor de bouw van geluidsgevoelige objecten en kwetsbare objecten. Door de vergunde situatie moet de maatbestemming zoals opgenomen in artikel 4.1, lid 2 van de regels gewijzigd worden, zodat bedrijven tot en met categorie 3.2 zijn toegestaan. Ook in het geval bedrijven in de milieucategorie, tot en met 3.1 zouden zijn toegestaan, is artikel 4, lid 2 onjuist geformuleerd. Het gaat hierbij om de zinsnede 'een elektriciteitsdistributiebedrijf tot maximaal categorie 3.1'. Naar onze mening moet dit zijn 'tot en met', in plaats van 'tot'. Zoals het nu in de regels is bepaald, ziet de maatbestemming alleen op bedrijven in de categorie 1 en 2. Deze bepaling is voor ons dan ook niet acceptabel, omdat ons station hiermee wordt wegbestemd. Verzocht wordt om dit aan te passen.	Op basis van het bovenstaande kan een goed woon- en leefklimaat worden geborgd voor de nieuwe geluidgevoelige functies. Wij zijn met Stedin in overleg over het tijdig uitvoeren van deze maatregel.
8	4	*Resultaten onderzoek* In het rapport van LPB Sight is een pakket aan geluidreducerende maatregelen opgenomen voor het station, om te kunnen voldoen aan de streefwaarde. Deze maatregelen moet Stedin dus treffen aan het station (om de geluidbelasting te verminderen). Het gaat om het realiseren van een dak op het station en het aanbrengen van geluidgedempte ventilatievoorzieningen. Op dit moment wordt samen met de gemeente Utrecht een onderzoek uitgevoerd naar de technische haalbaarheid van deze maatregelen. Ook wordt onderzoek uitgevoerd naar de (brand)veiligheid en naar de bereikbaarheid van het station voor zwaar transport. In januari 2022 worden de resultaten verwacht. Gelet op de ter inzage termijn van voorliggend ontwerp Chw bestemmingsplan, willen wij het recht behouden om deze zienswijze aan te kunnen vullen, als de resultaten bekend zijn van voornoemd onderzoek.	De rapportage van LBP SIGHT geeft inzicht in de benodigde maatregelen om aan de voor Merwede aangegeven richtwaarden voor geluid, te voldoen. Uit de rapportage blijkt dat met maatregelen aan de richtwaarde kan worden voldaan. Het is juist dat er op dit moment nader onderzoek plaatsvindt. De concept resultaten van dit onderzoek ondersteunen de uitkomst van de rapportage van LBP SIGHT.
8	5	*Bouwhoogte gebouwen* In artikel 4.3.1, lid 2 is de maximale toegestane bouwhoogte voor gebouwen bepaald. Dit is de bestaande bouwhoogte. Verder is er een (binnenplanse) afwijkingsmogelijkheid opgenomen in artikel 4.5 om af te kunnen wijken van de bestaande bouwhoogte, als dit	Voor de regeling in het bestemmingsplan geldt voor de bestaande bedrijfsbebouwing dat de bestaande bouwhoogte maatgevend is. Voor de bebouwing van Stedin geldt dat – afhankelijk van de maatregelen – een geringe verhoging aan de orde is.

		noodzakelijk is voor het beperken van de milieuhinder. Stedin kan zich niet vinden in de situatie dat wij hierdoor worden verplicht om een (afwijkings)vergunning aan te moeten vragen, voor het kunnen nemen van (geluids)beperkende maatregelen ten behoeve van de ontwikkeling, waarvoor dit ontwerp Chw bestemmingsplan is opgesteld. Stedin verzoekt dan ook om de regels aan te passen, zodat de afwijking zoals opgenomen in artikel 4.5, rechtstreeks is toegestaan, waardoor zij niet genoodzaakt is om een omgevingsvergunning te moeten aanvragen.	Nu de verhoging van de voorziening voorzienbaar is, is de planregel in artikel 4 hierop aangepast. Zodat geen nadere afweging nodig is.
8	6	*Bouwvlak* Op de verbeelding is een bouwvlak opgenomen. Op dit moment heeft het transformatorstation twee transformatoren, met elk 40 MVA aan vermogen. Zoals hiervoor is beschreven ziet de vergunde situatie op een station met een vermogen van 100 MVA. Het station moet dan ook aangemerkt worden als een bedrijf in de milieucategorie 3.2. In deze milieucategorie is gelet op de lijst met bedrijfsactiviteiten, een station met een vermogen tot 200 MVA toegestaan. Het is noodzaak om dit station uit te breiden, met in totaal een vermogen van maximaal 150 MVA (driemaal transformatoren van elk 50 MVA). Gelet op deze noodzaak verzoeken wij u om het bouwvlak hierop aan te passen, zodat we deze uitbreiding kunnen realiseren.	Wij verwijzen naar de reactie onder 1 en 2.
8	7	*Functieaanduiding* In de bestemming 'Bedrijf-Nutsvoorziening' is de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - verdeelstation' opgenomen. Dit is niet juist. Het gaat hier niet om een verdeelstation, maar om een transformatorstation. Stedin verzoekt u dan ook om de functieaanduiding aan te passen in 'specifieke vorm van bedrijf - transformatorstation'.	Wij hebben naar aanleiding van de zienswijze de naam van de aanduiding in de planregel en de verbeelding aangepast naar 'transformatorstation'.
8	8	*Hoge druk gasleidingen in plangebied* Op en rond het terrein van Stedin liggen diverse Hoge druk gasleidingen met overdrukken van 8bar en 16bar. Dit vanwege de aanwezigheid van een gasdrukregelstation (Gas-Overslagstation). Gezien deze leidingen een grote diameter hebben (groter dan 200mm) is hierbij een minimale veiligheidsafstand geldig van 3,5	De ligging van de leidingen is bij ons bekend. Op basis van de NEN 72441 geldt de aangegeven afstand tot objecten. Hiermee wordt rekening gehouden. Ook wordt bij de inrichting van het groen, rekening gehouden met de aanwezigheid van de leidingen.

		meter tot gebouwen waar frequent mensen in aanwezig zijn. Ook diepwortelende beplanting dient minimaal 1m van deze leidingen verwijderd te zijn. Voor bomen geldt een afstand van 2,5 meter.	
8	9	*Gasdrukregelstation* In artikel 4.1 lid 1 van de regels, is bepaald dat locaties met de functie 'Bedrijf – Nutsvoorziening' zijn bedoeld voor nutsvoorzieningen die in de Lijst van bedrijfsactiviteiten functiemening zijn opgenomen en die zijn ingedeeld in categorie A of B1. Het gasdrukregelstation moet naar de mening van Stedin, op basis van NEN 1059:2019 aangemerkt worden als een installatie in categorie C (op basis van het Activiteitenbesluit). Dit station heeft namelijk een ontwerpcapaciteit van groter dan 6.000Nm3/u met een maximale operationele inlaatzijdige werkdruk die kleiner dan of gelijk aan 16 bar is, niet zijnde een gasdrukmeet- en regelinstallatie in categorie A. De veiligheidsafstand tot kwetsbare objecten, zoals woningen en openbare horeca, is daarmee minimaal 15 meter. Tot beperkt kwetsbare objecten is dat 4 meter.	Adviesbureau LBP SIGHT heeft in haar rapportage (zie bijlagen bij de toelichting) het gasdrukregelstation aangemerkt als categorie 2 bedrijf. De gemeente heeft dit vertaald naar de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging (LvB, bijlage bij de regels), om aan te sluiten bij de systematiek van functiemenging in Merwede. In de LvB functiemenging is opgenomen: 'gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C'. Een dergelijke voorziening is ingedeeld in milieucategorie B1. Deze activiteiten zijn op grond van artikel 4 van de regels toegestaan. Om de voorziening heen, is een zone van 15 meter opgenomen. Artikel 4.4 onder 7 maakt het niet mogelijk dat hier (beperkt)kwetsbare objecten worden gerealiseerd.

4.1.10 Indiener 9 – Roeiverenigingen Triton, Orca en Viking

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
9	1	*Afstemming op afspraken* De Utrechtse roeiverenigingen Triton, Orca en Viking constateren dat de tekst in de toelichting onvoldoende is afgestemd op de afspraken die in de afgelopen periode in bestuurlijke overleggen en met de raad zijn gemaakt over het behoud van het roeien voor de stad. Tevens doen de roeiverenigingen suggesties om negatieve effecten voor het roeien (en andere gevestigde watersporten) te beperken. Deze suggesties betreffen zowel plan, regels als toelichting.	De Utrechtse roeiverenigingen zijn vitale en sterke sportorganisaties met een belangrijke sportieve en sociale rol voor de stad. Daarbij voorzien ze in aanbod van recreatie tot aan topsport en zijn ze met hun Olympische rolmodellen een bron van inspiratie voor de stad. Wij hechten waarde aan het karakter van het water als sportzone, het behouden van de vaarbreedte, de doorvaarthoogte en de aanwezigheid van een goed zichtbaar en toegankelijk coachpad. Daarnaast hebben wij met de verenigingen afgesproken om te verkennen wat de mogelijkheden van een sportzone op het Merwedekanaal zijn. Ontwikkelingen op het water, een divers gebruik van het kanaal door zwemmers, suppers, sloepen, rondvaartboten, recreatievaart etc. maakt het onveilig voor de roeisport. Voor de grote groep competitieroeiers, recreanten en jeugd, is het noodzakelijk om het Merwedekanaal als roeiwater te blijven gebruiken, vanwege de bereikbaarheid van deze locatie voor de leden en de locatie van De Driewerf het clubgebouw en botenloods voor de 3 verenigingen. Vanuit dat belang wordt op dit moment een convenant opgesteld met de

			roeiverenigingen. De problematiek van drukte op het water en belang om afspraken te maken hoe om te gaan met water heeft ervoor gezorgd dat wij ook een visie gaan ontwikkelen voor stadswater in de gemeente Utrecht. In deze Visie stadswater Utrecht zal nadrukkelijk rekening gehouden worden met de belangen van de roeisport op het Merwedekanaal, de roeiverenigingen zijn ook betrokken bij het opstellen hiervan. Uitgangspunt van de visie Stadwater is om de roeisport op het Merwedekanaal te behouden. Bij het ontwerp van de nieuwe bruggen zonder pijlers wort daar rekening mee gehouden. Over sommige onderwerpen zijn de afspraken of het proces dat doorlopen wordt om tot afspraken te komen nog verder uitgewerkt. In het convenant worden afspraken gemaakt over het borgen en monitoren van de afspraken in de projecten en blijvende betrokkenheid van de roeiers bij de ontwikkeling en uitwerking van de plannen/projecten en de Visie Stadswater beschreven. In de regels van het bestemmingsplan komen deze aspecten terug. In artikel 11.2 is het gebruik ten behoeve van recreatie expliciet genoemd. In artikel 11 is ook bepaald dat de minimale vrije doorvaartbreedte van de watergang ter plaatse van aanduiding ‘brug’ tenminste 25 meter moet bedragen. Nu niet het gehele Merwedekanaal in het plangebied valt, kunnen geen uitspraken gedaan worden over het overige deel van het kanaal. Hier geldt het bestemmingsplan Rivierenwijk. In artikel 11 hebben wij ook de minimale doorvaarthoogte van bruggen vastgelegd, zowel in gesloten als open stand. In de bestemming Groen (artikel 6) zijn voet- en fietspaden mogelijk gemaakt. De gemeente is/wordt eigenaar van deze gronden en zal ervoor zorgen dat de aan te leggen fietspaden en bij uitzondering ook voetpaden, ook als coachpad gebruikt kunnen worden. Wij verwijzen naar wat wij hierna nog over het coachpad opmerken. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij de activiteit ‘recreatie’ in artikel 11.2 verplaats naar lid 1. Daarbij is ook de activiteit ‘sport’ toegevoegd. Dit verduidelijkt het beoogde toegestane gebruik. Voor het overige zijn wij van mening dat de bepalingen aansluiten bij het amendement en het convenant.

			Voor het coachpad geldt dat de exacte ligging nog niet bekend is en onderwerp is van uitwerking samen met de verenigingen. Wat betreft het coachpad is in het convenant aangegeven dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt gaat worden van het fietspad, maar waar nodig kunnen de roeiers/coaches, als enige partij/uitzondering ook gebruik maken van het voetpad. Het uitsluiten van andere vormen van gebruik van het water en het groen is onwenselijk omdat dit ten koste gaat van de flexibiliteit van de uitwerking. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van deze openbare ruimte en betrekt hier de verenigen bij de inrichting. De strekking van het convenant en ook de bestuurlijke overleggen is dat het Merwedekanaal geen exclusief roeiwater is maar op het Merwedekanaal hebben de roeiers een bijzondere positie, omdat ze afhankelijk zijn van dit water voor hun sport. Het convenant wordt binnenkort aan het college van B&W aangeboden. Ook de raad wordt vervolgens geïnformeerd.
9	2	*Verwijzing en inhoud amendement* In paragraaf 3.3.1 van de toelichting 'recreatieve functie Merwedekanaal' staat op pagina 54 een gedateerde tekst over het roeien en het huidige gebruik. Indiener verzoekt de raad om de tekst van het ontwerp bestemmingsplan aan te passen naar de actualiteit, waaronder een verwijzing naar het amendement dat op 7 oktober door de raad is aangenomen inzake het convenant over het roeien (A130 convenant roeien). Indiener constateert dat de bestemming 'water' enkel aan het Merwedekanaal gegeven wordt (voor zover dat binnen het plangebied valt) en bovendien de huidige waterkant strak volgt. Dit biedt de kans om middels de regels negatieve effecten van de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone voor de roeisport te beperken. Indiener vraagt daarom, in lijn met het de bestuurlijke afspraken en amendement 103 over het convenant roeien, de regels in artikel 11 aan te passen. Onze suggesties zijn: - bij het doel (11.1) "warmte koude opslag, ecologie, groen" weg te laten; - 11.2 te beperken tot: "activiteiten voor het waterbeheer en voor waterberging, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van taluds, beschoeiingen, kademuren, beweegbare bruggen voor	Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door de tekst in de toelichting aan te vullen met een expliciete verwijzing naar het amendement van 7 oktober 2021. Zoals hierboven aangegeven hebben wij de regels van het bestemmingsplan al afgestemd op het af te sluiten convenant en de belangen van de indiener van de zienswijze. Het schrappen van de door de indiener genoemde activiteiten/bouwmogelijkheden is niet nodig en levert ook een beperking op voor de uitwerking. Voor wat betreft de functie WKO wordt opgemerkt dat hiervan geen hinder wordt ondervonden. In de huidige aanvraag Waterwetvergunning (en Keurvergunning) is het volgende opgenomen voor de maximale stroomsnelheden rond het inname- en lozingspunt: *'Om negatieve invloeden op het oppervlaktewater te voorkomen (t.b.v. ecologie en scheepvaart) moet de in- en uitstroomopening worden gedimensioneerd op een maximale stroomsnelheid (uitlaat <0,3 m/s en inlaat <0,15 m/s). Deze maximale snelheden komen alleen voor op de scheiding van het systeem met de watergang. In het Merwedekanaal zal de stroomsnelheid als gevolg van het TEO systeem vele malen lager zijn. Uitgaande van onderstaande uitgangspunten namelijk:* *• Gemiddelde diepte Merwedekanaal: 3,6 m*

		langzaam verkeer uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'brug' met dien verstande dat de afstand tot de aanduiding 'woonschepenligplaats' tenminste 10 meter bedraagt, duikers en sluizen." - 11.5 uit te breiden met: "het plaatsen van bouwwerken".	*• Gemiddelde breedte Merwedekanaal: 30 m* *• Maximaal debiet TEO: 560 m³/uur* *Stroomsnelheid = Debiet/(diepte*breedte): 560/(3,6*30) = 5,18 m/uur = 0,0014 m/s.'* Ook heeft het Merwedekanaal een ecologische waarde. Het is een waterlichaam vanuit de Kader Richtlijn Water. Dit betekent dat er geen ecologische achteruitgang mag plaatsvinden. Wel hebben wij naar aanleiding van de zienswijze de activiteit 'groen' in artikel 11.1 verwijderd, nu het niet de bedoeling is om het water te dempen ten gunste van groen.
9	3	*Tekst amendement* De inhoud van de bestuurlijke afspraken is op pagina 78/79 van de toelichting deels wel en deels niet correct verwerkt. Zo staat in de laatste zin van de eerste alinea op pagina 79 "we verkennen de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal en een coachpad". Het eerste deel van de zin is een correcte weergave van de afspraken. De tweede niet. De raad heeft op 7 oktober besloten dat de teksten als volgt worden aangevuld: "(…) het verkennen van de mogelijkheid van een sportzone op het Merwedekanaal én de aanleg van een goed zichtbaar en toegankelijk coachpad". Wij verzoeken de raad om de tekst van het ontwerp bestemmingsplan hierop aan te passen.	We hebben de tekst in de toelichting aangepast, aan de letterlijke tekst van het amendement.
9	4	*Doorvaartbreedte* Op pagina 78 van de toelichting en in paragraaf 11.4 van de regels worden eisen gesteld aan de maatvoering van de bruggen. Wij verzoeken de raad aan deze eisen toe te voegen dat de doorvaartbreedte aan de zijde van de oostelijke oever niet wordt beperkt. Of anders gezegd, dat de huidige oeverlijn dezelfde blijft en een landhoofd aan die zijde dus binnen de oostelijke oever blijft.	Het plangebied omvat alleen de oostelijke oever ter hoogte van de toekomstige bruggen. Aanpassing van de regeling is onnodig; aan de oostelijke zijde ligt reeds een rij met woonboten (in overeenstemming met het ter plaatse geldende bestemmingsplan). Daarnaast hebben wij de vrije doorvaarbreedte van het water ook in de regels opgenomen (tenminste 25 meter). Dit biedt een waarborg voor voldoende vrije ruimte voor de roeiers. Overigens zal een landhoofd/basculekelder ten behoeve van de brug in de kade en deels onder het water worden gerealiseerd, maar nooit breder zijn dan de breedte van de aanwezige woonboten. De indiener van de zienswijze wordt overigens ook geïnformeerd bij de verdere uitwerking van de brug en de inpassing.

9	5	*Monitoring* In paragraaf 5.2.4 op pagina 99 van de toelichting geeft de gemeente weer hoe zij middels monitoring wil leren van deze manier van gebiedsontwikkeling. In bijlage 13 is het plan van aanpak toegevoegd. Verenigingen verzoeken de raad om ook het effect van de stedelijke ontwikkeling op het roeien op te nemen in deze monitor. Reeds eerder is immers gesteld dat 'het roeien niet sluipenderwijs onmogelijk moet worden gemaakt'. De roeiverenigingen verzoeken de raad om deze belofte concreet te blijven toetsen en het plan ook in monitoringsopzicht 'watersensitief' te maken. Indiener verwacht dat effecten op het roeien kunnen optreden omdat een deel van het Merwedekanaal, waarop wij voor al onze activiteiten zijn aangewezen, binnen het plangebied valt. Temeer omdat uit de toelichting op het bestemmingsplan niet blijkt, hoe voor het roeien nadelige gevolgen worden voorkomen. Maar het plan wel ruimte biedt aan activiteiten, bouwwerken en voorzieningen op en in directe nabijheid van het water met potentiële hinder voor het roeien en andere gevestigde watersporten: - Ruimte voor activiteiten op het gebied van leisure en sport (niet nader toegelicht, maar ook niet beperkt tot leisure en sporten op land); - Beplanting langs de oever: zichtbeperking vanaf het coachpad, overhangende planten, bladafval/takken in het water en andere 'seizoenseffecten', et cetera; De ruimte die de regels laten (artikel 11.2) voor de realisatie van bouwwerken, geen gebouw zijnde: denk aan meerpalen, terrassen (functie: recreatie), groen, kunst et cetera.	Separaat van het Plan van Aanpak monitoring maken wij met de roeiverenigingen afspraken over monitoring in het convenant. Dit vinden wij de juiste plaats voor de specifieke afspraken die over het gebruik van het water en de oevers worden gemaakt. Verwezen wordt naar de reactie hierboven. De oever van het Merwedekanaal heeft de bestemming Groen. Uitwerking van de inrichting moet nog plaatsvinden. Dit zal conform bovengenoemd convenant in overleg met de roeiverenigingen gebeuren zodat een coachpad wordt ingepast en hinderlijke beplanting en/of bouwwerken worden voorkomen. Voor het coachpad is van belang dat de bestemming voet- en fietspaden mogelijk maakt. Daarnaast zijn activiteiten in deze bestemming mogelijk gemaakt die passen bij het gebruik als groen cq parkzone. Leisure en sport komen in artikel 6 van de regels niet voor. Het is juist dat artikel 11 van de regels ruimte geeft voor bouwwerken geen gebouwen zijnde. Evenwel is ook een vrije doorvaartbreedte voorgeschreven, zodat dergelijke bouwwerken niet de doorvaart cq gebruik door roeiers belemmeren.
9	6	*Belangen verenigingen* Daarnaast is voorstelbaar dat de 12.000 nieuwe bewoners van het gebied zelf activiteiten gaan ontplooien op het Merwedekanaal en daarbij (figuurlijk, maar indiener vreest ook letterlijk) botsen met onze roeiers. Deze activiteiten zijn niet via bestemmingsplannen en vergunning te reguleren maar naar de mening van de indiener wel een te verwachten gevolg van uw keuze om de Merwedekanaalzone te ontwikkelen tot een hoogstedelijk woongebied. Monitoring is hier ons inziens een probaat middel om al dan niet te besluiten tot	Wij verwijzen naar onze reactie onder 1.

		het treffen van maatregelen en/of over te gaan tot handhaving van zwemverboden en dergelijke. In aanvulling hierop willen de verenigingen hierbij de raad nogmaals oproepen om een aanvullende roeiaccommodatie aan ander roeiwater mogelijk te maken waar wij onze toproeiers kunnen huisvesten. Om hinder tijdens ontwikkeling van de nieuwe woonwijk zoveel mogelijk te voorkomen dringen de verenigingen aan op spoedige besluitvorming.	Dit onderwerp is onderdeel van het convenant, en valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.
9	7	*Risico planschade* Hierbij brengen de verenigingen onder de aandacht dat op pagina 162 (paragraaf 6.1.5) van de toelichting wordt gesproken over een reeds opgestelde inschatting van het risico op planschade. Indiener weet hier niets van, terwijl de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone (deelgebied 5, maar ook in andere deelgebieden) verstrekkende gevolgen hebben voor de roeisport. Denk aan de kosten van het verplaatsen van roeiactiviteiten naar een andere locatie (eenmalig en structureel) en het risico op vermindering van het 'roeigenot' (en als gevolg daarvan vertrekkende leden) en onderbenutting van de bestaande accommodatie (ook vanwege het verplaatsen van een deel van de activiteiten). Indiener kan deze schade niet zelf (financieel) opvangen en verzoeken de raad om deze nadrukkelijk mee te nemen in de planschaderisico-inventarisatie. De verenigingen zijn altijd bereid tot overleg hierover.	Wij merken op dat het bij planschade als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, gaat om waardedaling van onroerende zaken die in eigendom zijn. Daar is in dit geval geen sprake van. Wij verwijzen voor het overige naar onze reactie onder 1.
9	8	*Inrichtingsplan* Paragraaf 5.12 van de toelichting gaat over bomen in het plangebied. Er wordt verwezen naar het FO IP in bijlage. De verenigingen wijzen de raad erop dat dit FO IP niet is afgestemd op de recente bestuurlijke afspraken en het convenant in wording inzake de inrichting van de oevers en het coachpad. Dit is het beste zichtbaar op de plaatjes op de pagina's 56/57/58/60/61. Indiener gaat er vanuit dat bij de verdere uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte de afspraken alsnog worden nagekomen. Verzocht wordt om deze aanname te bekrachtigen.	Het FO IP zal worden uitgewerkt in een VO en DO voor de inrichting van de openbare ruimte. Conform het convenant betrekken wij de roeiverengingen bij de uitwerking van de inrichting. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met de roeiactiviteiten.

4.1.11 Indiener 10

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
10	1	*Strijd met goede ruimtelijke ordening* Het ontwerp is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Cliënten wonen in een woonboot pal naast de locatie van de beoogde brug die moet aansluiten op Zijldiepstraat en die in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Hiervoor is in het ontwerpbestemmingsplan een functieaanduiding 'brug' opgenomen, waarmee het plangebied verbonden wordt met de Zijldiepstraat en fietsers en voetgangers zodoende het kanaal kunnen oversteken. De brug is zoals gezegd echter direct gelegen naast de locatie van de woonboot van cliënten. Zij menen dat dit in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.	Wij verwijzen naar de algemene thema's in paragraaf 2.4. In aanvulling daarop merken wij op dat in de regels (artikel 11) is opgenomen dat de afstand tussen de brug en de woonboten tenminste 10 meter moet bedragen. Deze afstandsnorm is genoemd in de rapportage van Goudappel. Om de regeling te verduidelijken hebben wij naar aanleiding van de zienswijze de regeling aangepast; het plangebied en de aanduiding 'brug' is verkleind. De plangrens van het bestemmingsplan dat een brug mogelijk maakt ligt nu op (tenminste) 10 meter vanaf de woonboot van de indiener van de zienswijze. Hiermee wordt een vrije ruimte gemaakt die voldoende is voor een goede inpassing van de brug op voldoende afstand. Een afstand van 10 meter achten wij voldoende voor een goed woon- en leefklimaat. Dit mede naar analogie met de ligging van andere fietspaden ten opzichte van woningen in het stedelijk gebied. Wij erkennen dat de situatie voor de indiener van de zienswijze veranderd. Het belang van de aanleg van de brug weegt voor ons zwaarder dan het belang van de indiener van de zienswijze, bij handhaving van het huidige woon- en leefklimaat (zie ook hoofdstuk 2).
10	2	*Aantasting woon- en leefklimaat* De beoogde brug is in het ontwerpbestemmingsplan veel te dichtbij de woonboot opgenomen waardoor het woon- en leefklimaat onevenredig zal worden aangetast. Wanneer deze brug zal worden gerealiseerd betekent dit dat er vrijwel de gehele dag mensen heen en weer lopen c.q. fietsen langs de woonboot van cliënten. In paragraaf 4.2.1.6 van de Toelichting op het ontwerp wordt geprognotiseerd dat er per etmaal maar liefst ca. 6000 - 7000 fietsers van deze brug gebruik gaan maken. Dat is een enorm aantal. Hoeveel voetgangers van de brug gebruik gaan maken, is niet berekend, maar die komen daar nog eens bovenop. Daarnaast zouden ook scooters van de brug gebruik kunnen maken. Er is geen onderzoek gedaan naar de belasting van de totale mobiliteit op het woon- en leefklimaat van mijn cliënten. Dat levert een fundamenteel gebrek in de besluitvorming op.	Zoals aangegeven verandert de situatie voor de bewoner. Dit maakt niet dat een brug niet aanvaardbaar is in het stedelijk gebied. De belangen van de bewoner (wijziging woonklimaat door geluid van fietsers, privacy) worden meegewogen bij het bestemmingsplan. Met de bewoners zijn en worden gesprekken gevoerd. De exacte inpassing van de brug moet nog worden uitgewerkt. Omwonenden worden hierbij betrokken. In Q1 van 2022 zal dit worden opgestart. We zijn van mening dat er sprake is van een zorgvuldige belangenafweging. Voor wat betreft het gebruik door bromfietsen en scooters wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

10	3	*Overlast* Het is voor de bewoners verder onduidelijk waarom er is gekozen om een brug op dusdanig korte afstand te realiseren (lees: tien meter afstand !). In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt hierover eigenlijk enkel aangegeven dat het voor uw gemeente belangrijk is om “voor fietsers en voor voetgangers nieuwe bruggen over het Merwedekanaal te bouwen”. De bewoners zijn echter van oordeel dat zij in de toekomstige situatie de gehele dag geluidsoverlast zullen ervaren en dat de komst van een brug pal naast de woonboot zal zorgen voor een onevenredige aantasting van hun privacy. Dat dit een realistisch gevolg is blijkt uit het feit dat in de toelichting van het bestemmingsplan reeds wordt aangegeven dat circa 6.000 tot 7.000 fietsers (en voetgangers en scooters dus nog niet eens meegerekend) gebruik zullen gaan maken van deze brug. Tevens wordt daarover aangegeven dat er aan weerzijden van de brug maatregelen worden getroffen die ervoor moeten zorgen dat “fietsers en brommers afremmen”. Naast voetgangers en fietsers moet er dus ook rekening gehouden worden met (geluid afkomstig van) gemotoriseerd verkeer in de zin van bromfietsen (en scooters). Onduidelijk is in laatstgenoemd verband hoe uw gemeente geluidsoverlast door brommers gaat tegenhouden. Dit lijkt in de praktijk volgens bewoners eigenlijk niet handhaafbaar, waardoor inbreuk op het woon- en leefklimaat onvermijdelijk is. Verder zijn er ook onvoldoende geluidswerende maatregelen aan de nieuwe brug getroffen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidwerende (en groene) wanden.	Wij verwijzen wordt naar hoofdstuk 3 met betrekking tot de noodzaak van de bruggen en het verboden gebruik door bromfietsen en scooters. Zoals onder 2 aangegeven volgt nog een proces van uitwerking van de inpassing. Hierbij worden omwonenden betrokken. Fietsen en lopen geeft geen relevante geluidemissie. Voor zover sprake is van stemgeluid van passanten merken wij op dat hier sprake is van een doorgaande route in het stedelijk gebied, waar omgevingsgeluid inherent is aan de stedelijke omgeving en het gebruik van de openbare ruimte.
10	4	*Waarborgen* Bewoners menen dat er in het kader van een goede ruimtelijke ordening ten onrechte onvoldoende rekening is gehouden met de woon- en leefsituatie die zij in deze kwestie hebben. In dit kader wijzen zij er onder meer op dat er door de gemeente onvoldoende rekening is gehouden met de ruimtelijke effecten voor de bewoners van de naastgelegen woonboten. Naast dat de hele dag er mensen heen en weer lopen c.q. rijden, gaan bewoners in de toekomstige situatie tegen een ‘blinde muur’ van minstens zeven meter lang en twee meter hoog aankijken. Bovendien menen bewoners dat de gemeente er geen rekening mee heeft gehouden dat de woonboten	Er is nog geen ontwerp van de brug beschikbaar. In de rapportage van Goudappel zijn uitgangspunten benoemd. Een van de uitgangspunten is dat hellingen van en naar bruggen worden ingepast in de oevers van het Merwedekanaal zelf en dat ze niet de omliggende wijken binnendringen. Dit betekent dat de loop- en fietsbruggen zo laag mogelijk moeten worden. Dit geeft voetgangers en fietsers ook minimale hinder, omdat er een minimale helling genomen moet worden. In de uitwerking van de inpassing kan met de indiener worden gekeken naar het plaatsen van groen. Het vergroten van de tuinen is niet mogelijk. De ruimte rondom de brug en de route wordt openbaar.

		onder het maaiveld liggen, waardoor de brug ruimtelijk gezien een nog kolossalere impact zal krijgen. Hierdoor menen bewoners ook dat er zonlichtderving zal optreden. In het bestemmingsplan is echter geen rekening gehouden met deze mogelijke zonlichtderving, omdat een bezonnings- studie op dit punt ontbreekt. Ook dit levert specifiek strijd op met een goede ruimtelijke ordening. Volgens bewoners had het bovendien op de weg gelegen om, als uw gemeente de plannen voor deze brug echt door zou willen zetten, grotere waarborgen met betrekking tot het woon- en leefklimaat te implementeren in de plannen. Dit had de gemeente volgens cliënten bijvoorbeeld kunnen doen door de tuinen aan weerzijden van de brug te vergroten, (groene en) geluidswerende wanden aan te brengen of door nabij de woonboten in het water drijvende tuinen aan te leggen.	De huidige bruggen in het Merwedekanaal gaan ongeveer 50 keer per jaar open, iets vaker in de zomerperiode dan in de winterperiode. De bruggen kunnen open tijdens bedientijden. De bediening moet 24 uur van tevoren worden aangevraagd. Dat gaat ook gelden voor de nieuwe bruggen. De huidige bedientijden zijn: • Maandag tot en met vrijdag: 09.00-12.00 uur en 13.00-16.30 uur • Zaterdag: 9.00-12.00 uur • Zondag: gesloten Deze tijden zijn vastgelegd in de gemeentelijke Havenverordening. Alle bruggen gaan op termijn op afstand bediend worden. De eventuele hinder die hierdoor wordt veroorzaakt wordt gelet op het niet frequente karakter en het optreden daarvan in de dagperiode, in het stedelijk gebied aanvaardbaar geacht. Ten aanzien van het geluid van de techniek van de brug merken wij op dat dat de motor een elektromotor zal zijn, en deze ondergebracht wordt in de basculekelder. De geluidsproductie en immissie daarvan is minimaal. Bij de brug is uit veiligheidsoverwegingen, ook een akoestische signalering verplicht bij open en sluiten. De signalering is in gebruik voordat de aandrijving van de brug in beweging komt. Het signaal moet in de gevarenzone hoorbaar zijn. Op basis van de Richtlijn Vaarwegen 2020 (Rijkswaterstaat) heeft het signaal in de regel een sterkte van 112 dB. In de bebouwde kom is maximaal 85 dB toegestaan. Een afstand van 10 meter van de sirene geeft circa -29 dB afstand reductie. Dit betekent en een geluidsniveau van circa 56 dB(A) op die afstand. Dit vinden wij aanvaardbaar gelet op het incidentele karakter, het moment van het optreden van het geluid (overdag) en de ligging in het stedelijk gebied. Eventuele geluidoverlast voor omwonenden wordt beperkt door het geluid te richten op de gevarenzone en zo min mogelijk te laten uitstralen. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij artikel 11 aangevuld door het maximale bronvermogen van de akoestische signalering van 85dB in de regels op te nemen, met daarbij aangegeven dat de signalering gericht moet zijn op de gevarenzone. Hierbij is aansluiting gezocht bij de genoemde Richtlijn Vaarwegen. Negatieve effecten opgetreden door schaduwwerking zijn niet aannemelijk omdat een van de uitgangspunten is om de brug zo laag mogelijk uit te

			voeren, zij het rekening houdend met de minimale doorvaarthoogten. In het stedelijk gebied vinden wij enige schaduwwerking aanvaardbaar gelet op het belang van de bruggen. Om daadwerkelijk negatieve effecten te voorkomen wordt aan artikel 11 een maximale bouwhoogte van 5,68 meter opgenomen voor een brug. Deze bouwhoogte is gerelateerd aan N.A.P. Dit komt overeen met een hoogte van 5 meter vanaf het hoogste waterpeil. Een beschouwing van de bezonning is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.
10	5	*Nut en noodzaak* Bewoners vragen zich daarentegen hardop af welke zwaarwegende belangen er aanwezig zijn om op deze locatie een (nieuwe) brug aan te leggen. Op de plankaart is in ieder geval terug te zien dat er circa 400 tot 500 meter afstand is tussen een andere nieuwe brug die ter hoogte van de Waalstraat zal worden gerealiseerd. Daarnaast wordt er in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven dat “de nieuwe bruggen tussen een aantal bestaande bruggen worden gerealiseerd” (zie paragraaf 4.2.1.6). Bewoners hebben hierover reeds eerder al naar voren gebracht dat de gemeente niet voldoende aannemelijk heeft gemaakt waarom het niet kan volstaan om de bestaande bruggen aan te passen c.q. te verbeteren.	Wij verwijzen naar de beantwoording in hoofdstuk 3.
10	6	*Zwaarwegende argumenten* Het is voor de bewoners gelet op het bovenstaande dan ook onduidelijk welke zwaarwegende belangen er precies zijn om specifiek op de locatie naast hun woonboot een nieuwe brug te realiseren. Het realiseren van nog een nieuwe brug op dusdanig korte afstand van een aantal andere (bestaande) bruggen heeft volgens bewoners voor de mobiliteit weinig toegevoegde waarde, daar er in de omgeving dus al voldoende (bestaande) mogelijkheden zijn om de overkant van het kanaal te bereiken. Het is verder door de gemeente ook niet voldoende onderbouwd of er daadwerkelijk een maatschappelijke behoefte bestaat aan het realiseren van een nieuwe brug op deze locatie. De enkele globale aanname dat dit de mobiliteit zou verbeteren en voet- en fietsverkeer zal stimuleren, maakt nog niet dat er ook daadwerkelijk noodzaak is om een nieuw brug op deze locatie te realiseren. Bovendien is dit volgens de bewoners ook niet noodzakelijk. Het centrum van Utrecht wordt	Wij verwijzen naar de beantwoording in hoofdstuk 3.

		immers (sneller) bereikt via de Kanaalweg en het is dan ook de vraag of mensen daadwerkelijk veelvuldig gebruik zullen gaan maken van deze brug, te meer wanneer er dus reeds meerdere bruggen zijn die een verbinding vormen met de overzijde van het kanaal. Het komt bovendien de verkeersveiligheid niet ten goede om dusdanig veel bruggen te hebben op een dermate kleine afstand. Ook hier is onvoldoende rekening mee gehouden. Het ontwerp komt hiermee in strijd met artikel 3:2 en artikel 3:46 van de Awb, die voorschijven dat er een zorgvuldige voorbereiding en deugdelijke motivering aan uw besluit ten grondslag dient te liggen.	
10	7	*Geen aandacht voor praktische bezwaren* Voorts zijn de bewoners nog van oordeel dat de gemeente onvoldoende rekenschap heeft gegeven van een aantal praktische knelpunten met betrekking tot de nieuw te realiseren brug op de desbetreffende locatie. Zo heeft is in het bestemmingsplan niet aangegeven wat de te verwachten effecten zijn van het realiseren van een damwand (bruggenhoofd) in het kanaal en daarmee de effecten op de naastgelegen woonboten. Het water verplaatst zich en maakt golven door wind, stroming en boten (zeker bij de roeiers 'Mannen 8'). Momenteel kan het water aan weerszijden van de woonboten wegstromen. Na realisatie van een damwand zal het water echter 'terug klotsen', waardoor er meer golven en geluid zullen ontstaan. De bewoners vragen zich verder af wat de werkzaamheden aan de brug zal betekenen voor de betonnen bakken van de woonboten, aangezien deze hierdoor mogelijk vast zullen komen te liggen. Tot slot vragen bewoners zich hardop af op welke manier er rekening is gehouden met aanvaarbeveiliging en eventuele gevolgen daarvan voor de woonboten. Onduidelijk is verder of er na aanleg van de nieuwe brug ook voldoende ruimte is om onderhoud te plegen, aangezien er werkpontons moeten worden geplaatst tussen de woonboten en de nieuwe brug. Hier lijkt niet voldoende ruimte voor te zijn. Er wordt in het ontwerp melding gemaakt van een Programma van Eisen maar wat die eisen precies inhouden is niet duidelijk.	In verband met de eisen van de gebruikers van het kanaal (geen middelpijler, minimale doorvaarthoogte van 1.60 meter en een minimale doorvaartbreedte van 25 meter – vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan) worden veel typen bruggen uitgesloten. Tevens is er een financieel kader en zijn er stedenbouwkundige uitgangspunten voor de bruggen van toepassing, zoals: rank en slank, geen landmark. Verder moeten de bruggen open kunnen om de woonboten en historische schepen uit de Veilinghaven door te kunnen laten. Dit alles leidt ertoe dat de toekomstige bruggen over het Merwedekanaal van het type 'basculebrug' zullen zijn. Een schetsontwerp wordt op dit moment uitgewerkt en zal in Q1 2022 met omwonenden worden besproken. Daarbij zal worden aangegeven op welke onderdelen nog keuzes gemaakt kunnen worden. Een basculebrug heeft aan één kant een basculekelder en aan de andere kant een landhoofd. In dit geval zit de basculekelder aan de kant van de Rivierenwijk. Dit heeft te maken met de benodigde doorvaartbreedte van het kanaal. De basculekelder moet daarom in de rij van woonboten worden aangelegd. Ten behoeve van de kelder worden damwanden in het kanaal en de oever aangebracht. In de basculekelder bevindt zich het contragewicht van de brug. Deze kelder is afgesloten en bevindt zich grotendeels ondergronds. De basculekelder en het landhoofd zullen niet leiden tot meer golfslag dan in de huidige situatie, waarin nu nog een woonboot aanwezig is. Er worden remmingswerken (in de vorm van een houten paal) geplaatst in de tien meter tussen de brug en de woonboot. Het is nog steeds mogelijk om met een ponton onderhoud te plegen aan de woonboot.

			Op het moment dat duidelijk is wat voor brug wordt gemaakt en hoe de aanlanding zal zijn, zal met de indiener van de zienswijze worden gesproken over de uitvoering van de werkzaamheden.
10	8	*Treffen van maatregelen* Mocht de gemeente onverhoopt toch van oordeel blijven dat het realiseren van de brug op de locatie naast de woonboot van de bewoners kan worden gerealiseerd en geen strijd met een goede ruimtelijke ordening oplevert, dan menen bewoners dat de gemeente de verplichting heeft om aanvullende voorwaarden in het bestemmingsplan op te nemen omtrent het realiseren van de brug. Zo menen de bewoners dat er dan onder meer gedacht kan worden aan het treffen van maatregelen aan of op de brug, waardoor het zicht op de woonboot van de bewoners wordt beperkt dan wel het geluid zal worden gedempt. Indien de brug bovendien definitief doorgang zal krijgen, dan menen bewoners dat de aantasting van het woon- en leefklimaat tevens aanleiding vormt voor het bieden van (financiële) compensatie voor de waardedaling van de woonboot c.q. de onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot. De bewoners hebben hier reeds contact over gehad met een medewerker van de gemeente (Omgevingsmedewerker Kanaalzone). Laatstgenoemde hebben de bewoners aangegeven dat de gemeente compensatie kan bieden door een deel van de geplande verbouwingskosten te vergoeden. De bewoners willen de woonboot namelijk verduurzamen en renoveren, maar worden de afgelopen jaren door de onzekerheid over de voornemens zijnde plannen en de komst van deze brug daarin gehinderd. Bewoners hebben echter hierover vanuit de gemeente nog geen terugkoppeling ontvangen. De bewoners benadrukken dat zij primair van oordeel zijn dat de komst van de brug niet nodig is en strijd oplevert met een goede ruimtelijke ordening.	Het bestemmingsplan maakt dergelijke voorzieningen mogelijk. Zoals aangegeven moet de brug nog worden ontworpen en de inpassing nog worden uitgewerkt. Ondanks dat wij de inpassing aanvaardbaar vinden is aan de bewoners aangegeven dat zij desgewenst in aanmerking voor een maatwerkvergoeding. Bij het vaststellen van de vergoeding wordt uitgegaan van redelijke kosten, die noodzakelijk zijn om de inbreuk te beperken en die in de gegeven omstandigheden redelijk zijn te achten (de zogenaamde dubbele redelijkheidstoets). Dit betekent dat niet noodzakelijkerwijs alle kosten die de woonbooteigenaar heeft gemaakt of gaat maken, voor vergoeding in aanmerking komen. Toekenning van de vergoeding kan pas aan de orde zijn nadat het onherroepelijk bestemmingsplan is. Wel kan de inventarisatie van de kosten eerder plaatsvinden. Bij de verdere uitwerking van de brug kunnen de effecten op de privésituatie ook beter in beeld worden gebracht en kan het gesprek over mogelijke aanpassingen die voor een vergoeding in aanmerking komen concreter worden gevoerd. Wij voeren al gesprekken met de bewoners.
10	9	*Voorbehoud* De bewoners behouden zich nadrukkelijk het recht voor om deze zienswijze nog nader aan te vullen.	Wij nemen hiervan kennis.

4.1.12 Indiener 11

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
11	1	Namens cliënten wordt een zienswijze ingediend	
11	2	*Herhaling inspraakreactie* De standpunten uit de inspraakreactie zijn en blijven onverkort van toepassing op het ontwerp bestemmingsplan en maken derhalve onderdeel uit van de zienswijze. Een brief van 30 augustus 2021 is toegevoegd, namens een aantal bewoners naar de gemeente verstuurd. Ook deze brief maakt onderdeel uit van deze zienswijze.	Wij verwijzen naar de beantwoording in hoofdstuk 3. De eerdere inspraakreactie is ongeveer van gelijke inhoud als de nu ingediende zienswijze. De inhoud van de brief van 30 augustus 2021 is betrokken bij de reactie op de zienswijze.
11	3	*Strijd met een goede ruimtelijke ordening en de beginselen van behoorlijk bestuur.* Naast de locatie waar de woonboot van bewoners is gelegen, is het in het ontwerpbestemmingsplan planologisch de mogelijkheid gecreëerd om een brug te realiseren. Hiervoor is in het ontwerpbestemmingsplan een functieaanduiding 'brug' opgenomen, waarmee het plangebied verbonden wordt met de Zijldiepstraat en men zodoende het kanaal kan oversteken. De brug is echter direct gelegen naast de locatie van de woonboot van cliënten. Bewoners menen dat dit in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Meer specifiek menen de bewoners dat de brug zorgt voor een onevenredige aantasting van hun woon- en leefbelangen. Wanneer er een brug zal worden gerealiseerd betekent dit dat er vrijwel de gehele dag mensen heen en weer lopen c.q. fietsen langs de woonboot van cliënten. Het is voor bewoners verder onduidelijk waarom er is gekozen om een brug op dusdanig korte afstand te realiseren (lees: tien meter afstand). De bewoners zijn echter van oordeel dat zij in de toekomstige situatie de gehele dag geluidsoverlast zullen ervaren en dat de komst van een brug pal naast de woonboot zal zorgen voor een onevenredige aantasting van hun privacy. Dat dit een realistisch is blijkt uit het feit dat in de toelichting van het bestemmingsplan reeds wordt aangegeven dat circa 6.000 tot 7.000 fietsers (dus voetgangers nog niet eens meegerekend) gebruik zullen gaan maken van deze brug. Tevens wordt daarover aangegeven dat er aan weerzijden van de brug maatregelen worden getroffen die	Wij verwijzen naar onze beantwoording bij zienswijze 10.

		ervoor moeten zorgen dat "fietsers en brommers afremmen". Naast voetgangers en fietsers moet er dus ook rekening gehouden worden met (geluid afkomstig van) gemotoriseerd verkeer in de zin van bromfietsen (en scooters). Onduidelijk is in laatstgenoemd verband hoe de gemeente geluidsoverlast door brommers gaat tegenhouden. Dit lijkt in de praktijk volgens de bewoners eigenlijk niet handhaafbaar, waardoor inbreuk op het woon- en leefklimaat onvermijdelijk is. Verder zijn er ook onvoldoende geluidswerende maatregelen aan de nieuwe brug getroffen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidwerende (en groene) wanden.	
11	4	*Woon- en leefklimaat* De bewoners menen dat er in het kader van een goede ruimtelijke ordening ten onrechte geen rekening is gehouden met de woon- en leefbelangen die zij in deze kwestie hebben. Bovendien menen bewoners dat de gemeente er geen rekening mee heeft gehouden dat de woonboten onder het maaiveld liggen, waardoor de brug ruimtelijk gezien een nog kolossalere impact zal krijgen. Volgens cliënten had het op de weg gelegen om, als uw gemeente de plannen voor deze brug echt door zou willen drukken, grotere waarborgen met betrekking tot het woon- en leefklimaat te implementeren in de plannen. Dit had uw gemeente volgens cliënten bijvoorbeeld kunnen doen door de tuinen aan weerzijden van de brug te vergroten, (groene en) geluidswerende wanden aan te brengen of door nabij de woonboten in het water drijvende tuinen aan te leggen.	Verwezen wordt naar de beantwoording bij zienswijze 10.
11	5	*Zwaarwegende belangen* De bewoners vragen zich hardop af welke zwaarwegende belangen er aanwezig zijn om op deze locatie een (nieuwe) brug aan te leggen. Op de plankaart is in ieder geval terug te zien dat er circa 400 tot 500 meter afstand is tussen een andere nieuwe brug die ter hoogte van de Waalstraat zal worden gerealiseerd. Daarnaast wordt er in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven dat "de nieuwe bruggen tussen een aantal bestaande bruggen worden gerealiseerd" (zie paragraaf 4.2.1.6 van de toelichting). De bewoners	Wij verwijzen naar de beantwoording bij zienswijze 10.

		hebben hierover reeds eerder al naar voren gebracht dat de gemeente niet voldoende aannemelijk heeft gemaakt waarom het niet kan volstaan om de bestaande bruggen aan te passen c.q. te verbeteren. Het is voor de bewoners gelet op het bovenstaande dan ook onduidelijk welke zwaarwegende belangen er precies zijn om specifiek op de locatie naast hun woonboot een nieuwe brug te realiseren. Het realiseren van nog een nieuwe brug op dusdanig korte afstand van een aantal andere (bestaande) bruggen heeft volgens bewoners voor de mobiliteit weinig toegevoegde waarde, daar er in de omgeving dus al voldoende (bestaande) mogelijkheden zijn om de overkant van het kanaal te bereiken. Het is verder door uw gemeente ook niet voldoende onderbouwd of er daadwerkelijk een maatschappelijke behoefte bestaat aan het realiseren van een nieuwe brug op deze locatie. De enkele globale aanname dat dit de mobiliteit zou verbeteren en voet- en fietsverkeer zal stimuleren, maakt nog niet dat er ook daadwerkelijk noodzaak is om een nieuw brug op deze locatie te realiseren. Bovendien is dit volgens de bewoners ook niet noodzakelijk. Het centrum van Utrecht wordt immers (sneller) bereikt via de Kanaalweg en het is dan ook de vraag of mensen daadwerkelijk veelvuldig gebruik zullen gaan maken van deze brug, te meer wanneer er dus reeds meerdere bruggen zijn die een verbinding vormen met de overzijde van het kanaal. Het komt bovendien de verkeersveiligheid niet ten goede om dusdanig veel bruggen te hebben op een dermate kleine afstand. Ook hier is onvoldoende rekening mee gehouden. Bewoners menen op basis van het bovenstaande dat uw gemeente evident in strijd handelt met de beginselen van behoorlijk bestuur. Meer specifiek is dit in strijd met artikel 3:2 en artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht, die voorschijven dat er een zorgvuldige voorbereiding en deugdelijke motivering aan het besluit ten grondslag dient te liggen.	
11	6	*Praktische bezwaren* Voorts zijn de bewoners nog van oordeel dat uw gemeente onvoldoende rekenschap heeft gegeven van een aantal praktische knelpunten met betrekking tot de nieuw te realiseren brug op de desbetreffende locatie. Zo is in het bestemmingsplan niet aangegeven wat de te verwachten effecten zijn van het realiseren	Verwezen wordt naar de beantwoording bij zienswijze 10.

		van een damwand (bruggenhoofd) in het kanaal en daarmee de effecten op de naastgelegen woonboten. Het water verplaatst zich en maakt golven door wind, stroming en boten (zeker bij de roeiers 'Mannen 8'). Momenteel kan het water aan weerszijden van de woonboten wegstromen. Na realisatie van een damwand zal het water echter 'terug klotsen', waardoor er meer golven en geluid zullen ontstaan. De bewoners vragen zich verder af wat de werkzaamheden aan de brug zal betekenen voor de betonnen bakken van de woonboten, aangezien deze hierdoor mogelijk vast zullen komen te liggen. Tot slot vragen bewoners zich af op welke manier er rekening is gehouden met aanvaarbeveiliging en eventuele gevolgen daarvan voor de woonboten. Onduidelijk is verder of er na aanleg van de nieuwe brug ook voldoende ruimte is om onderhoud te plegen, aangezien er werkpontons moeten worden geplaatst tussen de woonboten en de nieuwe brug. Hier lijkt niet voldoende ruimte voor te zijn.	
11	7	*Aanvullende voorwaarden* Mocht de gemeente onverhoopt toch van oordeel blijven dat het realiseren van de brug op de locatie naast de woonboot van de bewoners kan worden gerealiseerd en geen strijd met een goede ruimtelijke ordening oplevert, dan menen bewoners dat de gemeente de verplichting heeft om aanvullende voorwaarden in het bestemmingsplan op te nemen omtrent het realiseren van de brug. Zo menen de bewoners dat er dan onder meer gedacht kan worden aan het treffen van maatregelen aan of op de brug, waardoor het zicht op de woonboot van bewoners wordt beperkt dan wel het geluid zal worden gedempt. Indien de brug bovendien definitief doorgang zal krijgen, dan menen de bewoners dat de aantasting van het woon- en leefklimaat tevens aanleiding vormt voor het bieden van (financiële) compensatie voor de waardedaling van de woonboot c.q. de onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot. De bewoners hebben hier reeds contact over gehad met een medewerker van de gemeente (Omgevingsmedewerker Kanaalzone). Laatstgenoemde heeft bewoners aangegeven dat de gemeente compensatie kan bieden door een deel van de geplande verbouwingskosten te vergoeden. Zie voor correspondentie in bijlage 3. De bewoners willen de woonboot namelijk verduurzamen	Verwezen wordt naar de beantwoording bij zienswijze 10.

		en renoveren, maar worden de afgelopen jaren door de onzekerheid over de voornemens zijnde plannen en de komst van deze brug daarin gehinderd. Bewoners hebben echter hierover vanuit de gemeente nog geen terugkoppeling ontvangen. Bewoners benadrukken dat zij primair van oordeel zijn dat de komst van de brug niet nodig is en strijd oplevert met een goede ruimtelijke ordening.	

4.1.13 Indiener 12 - Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
12	1	*Aandacht voor noodzakelijke verbindingen* HDSR concludeert dat hun opmerkingen (wateradvies) in het kader van het vooroverleg over het bestemmingsplan goed in het bestemmingsplan zijn verwerkt. In lijn met het eerdere wateradvies vraag HDSR nogmaals aandacht voor de nieuwe noodzakelijke verbinding van het Merwedekanaal en de singels van Park Transwijk. Dit moet gebeuren door een nieuwe watergang en een eco-duiker onder de Europalaan aan te leggen. In het SP Merwede is dit als volgt geformuleerd: "*Een nieuw diagonaal kanaal vormt de drager voor het water. Het watersysteem, als onderdeel van de ecologische zone, vormt een schakel tussen Merwedekanaal en de vijvers in Park Transwijk. Hierlangs komt ook een aantrekkelijke voetgangersroute van Merwede naar Park Transwijk*". Park Transwijk valt echter buiten het bestemmingsplan. Het HDSR vraagt om een robuuste waterverbinding als uitgangspunt mee te nemen bij het opstellen van een visie voor Park Transwijk en het participatieproces met omwonenden. De verbinding in het park en de eco-duiker vervullen geen primaire waterhuishoudkundige functie en gaan als zodanig onderdeel uitmaken van het tertiaire watersysteem dat in beheer is van de gemeente.	Terecht merkt het HDSR op dat Park Transwijk buiten de scope van het bestemmingsplan valt dat voor de ontwikkeling van Merwede is opgesteld. Het bestemmingsplan gaat over de gronden die nodig zijn om deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone te kunnen ontwikkelen en niet over de daaromheen liggende gebieden. Het park valt wel binnen de scope van de besluitvorming over het SP Merwede dat 7 oktober 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de besluitvorming over de Merwedekanaalzone hebben wij budget opgenomen voor het verbeteren van Park Transwijk. Momenteel verkennen wij de mogelijke verbeteringen in het park. Deze verkenning ziet ook op de aansluiting van de nieuwe watergang (met eco-duiker onder de Europalaan) in het park. In de huidige projectfase leggen wij nog niet concreet de uitgangspunten vast. In het vervolgtraject van onze verkenning zal duidelijk worden hoe de aansluiting op de nieuwe watergang in Park Transwijk als 'robuuste waterverbinding' kan worden vormgegeven en of dit als concreet uitgangspunt benoemd kan worden. Wij blijven hierover graag met u in gesprek.

4.1.14 Indiener 13

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
13	1	*Strijd met fundamentele rechten* Indiener stelt dat het bestemmingsplan in strijd is met fundamentele rechten en vrijheden met betrekking tot de mobiliteit van toekomstige bewoners van het gebied. De gemeente Utrecht heeft de ambitie om tot het jaar 2040, 100.000 extra inwoners te huisvesten binnen de huidige stadsgrenzen. Om in de Merwedekanaalzone de verdichting van woningbouw te bereiken die de gemeente nodig acht om dit te realiseren, wil zij maatregelen nemen die voor (toekomstige) bewoners een beperking van hun vrijheden m.b.t. mobiliteit inhouden, zie de bijgevoegde toelichting. Uit de omgevingsvisies m.b.t. Merwedekanaalzone en RSU 2040 blijkt niet dat er sprake is van een dwingende noodzaak om 100.000 extra inwoners te huisvesten. Dit betekent dat de gemeente gehouden is de Merwedekanaalzone zo in te richten dat binnen het gebied volledig aan rechten en vrijheden van bewoners wordt tegemoetgekomen inclusief die m.b.t. hun (auto)mobiliteit. De inrichting volgens dit bestemmingsplan betekent een beperking van de rechten en vrijheden van (toekomstige) bewoners m.b.t. hun mobiliteit, zoals die zijn vastgelegd in het Vierde Protocol bij het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, Artikel 2.1: Een ieder die wettig op het grondgebied van een Staat verblijft, heeft binnen dat grondgebied het recht zich vrijelijk te verplaatsen […], en het Protocol bij het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, Artikel 1, Bescherming van eigendom: Iedere natuurlijke of rechtspersoon heeft recht op het ongestoord genot van zijn eigendom. *Het recht zich vrijelijk te verplaatsen* T.b.v. de autoluwe inrichting van de Merwedekanaalzone neemt de gemeente maatregelen die een beperking betekenen van het recht zich vrijelijk te verplaatsen. Voor hun mobiliteit zijn (toekomstige) bewoners aangewezen op één aanbieder, waarvan de gemeente met	Wij reageren als volgt op de verschillende punten van de zienswijze. In het algemene deel van de zienswijzennota (hoofdstuk 3) hebben wij het mobiliteitsconcept voor het plangebied toegelicht. Indiener stelt terecht dat wij door middel van het mobiliteitsconcept het autogebruik willen terugdringen. Naar ons oordeel komt dat de leefbaarheid in het toekomstige woongebied ten goede. Er is daardoor bijvoorbeeld meer ruimte voor openbaar groen en minder autoverkeer levert een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit. Bovendien blijft de verkeersdoorstroming in Utrecht op peil. Voor ons wegen deze pluspunten zwaarder dan de beperkingen in de keuze van de vervoersmodaliteiten die daarvan het gevolg is. Mensen die veel waarde hechten aan het parkeren van de auto bij de voordeur, zullen minder snel kiezen voor een woning in het plangebied. Indiener vindt dat de beperkingen in de keuze van de vervoersmodaliteiten in het plangebied, in die zin dat het autobezit en autogebruik worden ontmoedigd en de auto niet voor de deur geparkeerd kan worden, in strijd is met het recht op vrije woonplaatskeuze (artikel 2 lid 1 van het Vierde Protocol) en het recht op eigendom (artikel 1 van het Eerste Protocol). Wij zijn dat niet met indiener eens. Voor het recht van woonplaatskeuze merken wij op dat eenieder vrij is zich in het plangebied te vestigen. Het bestemmingsplan beperkt dat recht niet. Wel dienen de toekomstige bewoners zich te houden aan de (spel)regels die op grond van het bestemmingsplan voor het plangebied gelden. Artikel 2 lid 1 van het Vierde Protocol beperkt het recht van gemeenten om dergelijke (spel)regels in het bestemmingsplan vast te leggen niet. Voor het recht op eigendom geldt het volgende. Volgens artikel 1 van het Eerste Protocol tast het daarin vastgelegde recht op eigendom op geen enkele wijze het recht van de gemeente aan om regels vast te stellen die in het algemeen nodig zijn en/of om belastingen te heffen. Het bestemmingsplan bevat dergelijke regels en deze regels zijn daarom niet in strijd met artikel 1 van het Eerste Protocol.

		haar vetorecht de belangrijkste aandeelhouder is. Het gebruik van een eigen auto wordt praktisch onmogelijk gemaakt door een uitzonderlijk lage parkeernorm en parkeren op meer dan loopafstand. *Recht op ongestoord genot van eigendom* Door de inrichting van de Merwedekanaalzone beperkt de gemeente het recht van (toekomstige) bewoners op het bezit en gebruik van een eigen auto. Het bestemmingsplan, en de omgevingsvisies m.b.t. Merwedekanaalzone en RSU 2040, bevatten geen rechtvaardiging voor deze beperkingen.	
13	2	Het gebruik dat de gemeente, in het kader van dit plan, wil maken van haar bevoegdheden tot parkeerregulering, is onrechtmatig. Voor de wijze waarop de gemeente de mobiliteit wil reguleren bestaat binnen de huidige wettelijke kaders geen legitimering. De gemeente dient de inrichting, en daarmee het bestemmingsplan, te herzien. Bij de inrichting maakt de gemeente gebruik van haar bevoegdheid tot parkeerregulering volgens de Gemeentewet, artikel 225. Volgens het bestemmingsplan is het reguleren van parkeren niet het doel waarvoor deze bevoegdheid wordt gebruikt. *Regulering verkeersaanbod en autogebruik* Volgens het bestemmingsplan en onderliggende rapporten van een verkeersadviesbureau gebruikt de gemeente haar bevoegdheid tot parkeerregulering om het verkeersaanbod in omliggende straten en het gebruik van een eigen auto door bewoners te beperken. *'Proactief' betaald parkeren in omliggende wijken* De gemeente wil in omliggende wijken 'proactief' betaald parkeren invoeren om het parkeergedrag van bewoners te reguleren. De parkeeroverlast die de gemeente in omliggende wijken verwacht is een direct gevolg van de wijze waarop zij de Merwedekanaalzone wil inrichten. In beide gevallen is er geen sprake van regulering van parkeren in de zin van Gemeentewet artikel 225 en gebruikt de gemeente haar bevoegdheid voor een ander doel dan waarvoor die verleend is. Volgens artikel 3:3 van de Awb is dit niet toegestaan.	Wij verwijzen naar de reactie onder 1.

4.1.15 Indiener 14 - Rijkswaterstaat (RWS)

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
14	1	*Suggesties bij planontwikkeling* Bij de procedures van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het Mobiliteitsplan 2040 heeft Rijkswaterstaat (RWS) de mogelijkheid gehad om mee te denken en praten. Dat waardeert RWS zeer. Ook over onderhavig bestemmingsplan is vooroverleg gevoerd. In vervolg hierop maakt RWS graag van de mogelijkheid gebruik om aan de raad een aantal zorgen en suggesties voor te leggen. De ontwikkeling van het plangebied staat niet los van grotere plannen en ambities op lokaal, regionaal en nationaal niveau. Het maakt onder andere onderdeel uit van een Woondeal met het Rijk, het gezamenlijke perspectief Utrecht Nabij en kan bijdragen aan en een goede leeromgeving zijn voor de noodzakelijke transitie naar duurzame mobiliteit. Als beheerder en ontwikkelaar van het hoofdwegennet in Utrecht vindt RWS het belangrijk dat dit alles niet het functioneren van de Draaischijf Midden-Nederland in gevaar mag brengen. Momenteel heeft RWS nog veel zorgen bij de ontwikkeling van de hoeveelheid verkeer die in de praktijk door dit plan in combinatie met andere plannen gegenereerd gaat worden. Zonder volledigheid na te streven geeft RWS daarbij enkele overwegingen. Gegeven het vorengaande stelt RWS voor om de feitelijke ontwikkeling boven- en buitenplans te monitoren (komen alternatieven op orde, gedragen toekomstige gebruikers zich zoals voorspeld, wat zijn effecten van alle ontwikkelingen in de stad of Utrecht Zuidwest bij elkaar opgeteld en dergelijke). En dit mede vanuit het perspectief van de hogere orde netwerken (doelen en effecten) en dus gezamenlijk te doen. Resultaten van deze monitoring moeten alle betrokken partijen vanuit hun respectievelijke verantwoordelijkheden in staat stellen om bij te sturen.	Omdat plaatselijke, regionale en nationale verkeersnetwerken onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn achten wij het overleg met de andere wegbeheerders van cruciaal belang voor het slagen van ons mobiliteitsbeleid. Wij waarderen het dat er vanuit het rijk steeds meer positieve aandacht is voor de wijze waarop in de grote steden gewerkt wordt aan autoluwe gebiedsontwikkelingen. Wij zijn ervan overtuigd dat plaatselijke, regionale en rijksbelangen gediend zijn met deze wijze van gebiedsontwikkeling. Het functioneren van het stelsel van rijkswegen is en gezamenlijk belang. Als de 'draaischijf' zoals u dat formuleert niet functioneert zal er meer verkeer uitwijken naar stedelijke wegen en komt onze doelstelling in gevaar om hier autoverkeer terug te dringen. Onze zorg is hoe de stad leefbaar kan blijven terwijl we tegelijkertijd voldoen aan de grote woningbouwopgaven. Het sturen op autoverkeersluwe ontwikkeling is een belangrijke pijler bij het leefbaar houden van de stad voor onze bewoners. Tegelijkertijd zorgt dit voor beperking van de groei van autoverkeer en daarmee draagt het bij aan de door u gestelde doelen. Flankerend daaraan ontplooit Utrecht ook steeds meer beleid gericht op de huidige bewoners van de stad waarbij zij worden verleid om te kiezen voor alternatieve vormen van mobiliteit. Tegelijkertijd begrijpen wij uw zorgen vanuit uw verantwoordelijkheid voor de doorstroming op de rijkswegen. Wij zullen hier nader op ingaan bij uw opmerkingen over monitoring. Het beperken van het aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen het plangebied is een belangrijke maatregel om het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de planontwikkeling zo laag mogelijk te maken. Bewoners en werknemers zullen alleen naar het gebied rijden als zij een abonnement hebben en daarmee kunnen beschikken over een parkeerplek. Zij hebben geen recht op een parkeervergunning in het gebied of in omliggende gebieden. Omdat er naast abonnementen nauwelijks vrije plekken aanwezig zijn voor bezoekers zullen zij ook niet naar het gebied rijden, wanneer zij eenmaal op de hoogte zijn van de situatie. In het rapport van Goudappel (bijlage 7 van de toelichting) is op basis van de CROW-normen voor

		Zo zal RWS bij probleem verhogende extra druk vanuit de stad op de A2 en A12 eerst de gemeente vragen om passende maatregelen te treffen alvorens RWS die zelf in overweging gaat nemen.	verkeersgeneratie en het maximale programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt, rekening houdend met de beperking van het aantal beschikbare parkeerplaatsen, vastgesteld dat de hoeveelheid verkeer vanuit het plangebied in de spitsen binnen het gestelde maximum blijft. Zoals bekend is het maximum aan het begin van de planvorming bepaald aan de hand van de hoeveelheid verkeer die de destijds aanwezige functies genereerden en de beperkte verkeersruimte op het netwerk in de omgeving Door deze aanpak sturen we, met behulp van ht beperken van het aantal parkeerplaatsen in het plangebied, op het aantal verkeersbewegingen. Een andere belangrijke functie van het maximeren van het aantal parkeerplaatsen is dat hiermee wordt verzekerd dat er niet meer programma wordt gerealiseerd dan passend is binnen het mobiliteitsconcept, het aantal aanwezige parkeerplekken in het plangebied en op afstand en, zoals hiervoor uitgelegd, daardoor passend binnen de verkeersruimte. In de voorfase van de onderbouwing van ons rekenmodel hebben wij het deskundig verkeersbureau Goudappel gevraagd of het nodig was om een ophoogpercentage op onze berekeningen te hanteren gelet op bijvoorbeeld bezorgbewegingen. Goudappel heeft aangegeven dat de CROW-cijfers voor verkeersgeneratie ruim genoeg zijn, met name ook omdat deze geschikt zijn voor solitair liggende functies terwijl in Merwede sprake is van gebundelde functies. Daarnaast geldt met name voor de voorzieningen dat zeer aannemelijk is dat deze door hun ligging vooral een gebiedsfunctie zullen hebben en dat het zeer onwaarschijnlijk is dat ouders hun kinderen hier met de auto naar het dagverblijf zullen brengen. Het kinderdagverblijf en de school liggen bijvoorbeeld in het gebied en parkeren kan alleen (beperkt) aan de rand van het gebied en tegen betaling. Door in het rapport desondanks uit te gaan van de standaardverkeersgeneratie is rekening gehouden met een ruime marge. Daarnaast is de bereidheid om te betalen voor parkeren in de omgeving wellicht aanwezig bij medewerkers of bezoekers van kantoren die hun kosten vergoed krijgen, echter voor hen is er juist op de dag voldoende plek in de garage en hiermee is ook rekening gehouden in de berekening. In de omliggende buurten van het plangebied, wordt als onderdeel van de ontwikkeling, betaald parkeren ingevoerd. Om uitwijkgedrag en daarmee mogelijke parkeeroverlast te voorkomen.

			In het huidige en toekomstige parkeerbeleid hanteren we voor gebiedsontwikkelingen overgangsrecht op grond waarvan afgesproken of in een omgevingsvisie vastgelegde parkeernormen blijven gelden voor een gebied. Inderdaad zal de uiteindelijke transitie van bewoners van Utrecht samenhangen met de kwaliteit van alternatieven voor de auto. Utrecht zet nu al jaren in op die transitie. In het programma U Ned werken we als Rijk en regio gezamenlijk aan de bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht. Een belangrijk onderdeel van dit programma is de MIRT Verkenning OV en Wonen, waar we onder andere werken aan maatregelen voor de OV verbinding vanaf Utrecht CS, via de Merwedekanaalzone naar Nieuwegein. De keuzes die we hierover gezamenlijk gaan maken zijn van belang voor de kwaliteit van de alternatieve verplaatsingsmogelijkheden op de (middel)lange termijn. Uit de Quickscan HOV Zuidlob van het programma U Ned dat er rond 2030 een kantelpunt ontstaat waarop grotere maatregelen nodig zijn. Voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone verbeteren we op korte termijn de OV-verbinding om de kwaliteit van de alternatieve verplaatsingsmogelijkheden te verbeteren. De HOV-verbinding via de Europalaan is onderdeel van het “no regret” maatregelenpakket van U Ned. In samenwerking met onder andere het rijk en provincie worden daarnaast steeds meer middellange fietsverbindingen verbeterd en geschikt gemaakt voor woon-werkverkeer met de (elektrische) fiets. In het recent vastgestelde mobiliteitsbeleid wordt volop ingezet op die transitie waarbij ook samengewerkt wordt met de regionale partners en het rijk. De berekende hoeveelheid verkeer voor dit bestemmingsplan is op zichzelf niet afhankelijk van de transitie. De maatregelen die randvoorwaardelijk zijn voor dit bestemmingsplan, Merwede fase 1, zijn geborgd en worden tijdig uitgevoerd. Het succes van de transitie en het mobiliteitsconcept kan wel betekenen dat de verkeershoeveelheid die nu worst case wordt berekend in de praktijk lager uitvalt. Wij zetten in op groei van de stad maar tegelijkertijd, door transitie, op het niet laten groeien van autoverkeer. Uit tellingen van het verkeer blijkt dat het gevoerde beleid succesvol is en dat het autoverkeer binnen de ring al een aantal jaar niet meer groeit. Bij de grote woningopgave die Utrecht heeft, willen we hier op blijven inzetten zodat de gewenste groei zich niet

			vertaalt naar groei van autoverkeer. Daarom heeft Utrecht ook recentelijk in de Ruimtelijke strategie (RSU) vastgelegd dat de groei van inwoners geflankeerd moet worden door maatregelen die dit faciliteren. Met andere woorden, de gewenste grote groei van inwoners moet o.a. worden gefaciliteerd door investeringen in het openbaar vervoer, fiets- en voetgangers infrastructuur, deelmobiliteit en bijvoorbeeld ook voldoende groen en voorzieningen nabij. De groei in Utrecht is geconcentreerd in Zuidwest. In de gebiedsonderzoeken en de mobiliteitsstrategie onderzoeken we samen welke maatregelen er (multimodaal) op de langere termijn nodig zijn om deze ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit geldt voor de hele stad en gericht in een aantal gebieden (A12-zone). Wij willen dit gesprek dus in dat verband blijven voeren. Ondertussen is de druk op de woningmarkt groot. De verkeersberekeningen tonen aan dat de ontwikkeling van de eerste fase van de Merwedekanaalzone de bereikbaarheidsknelpunten beperkt groter maken. Deze knelpunten zijn oplosbaar met relatief kleine infrastructuuringrepen die inmiddels ook geprogrammeerd zijn zoals het verbeteren van de route naar de snelweg via Papendorp. Mede naar aanleiding van uw zienswijze op het Mobiliteitsplan hadden wij al aangegeven dat wij graag afspraken met u maken over het monitoren van het verkeer. Uiteraard vinden wij het zeer belangrijk om te blijven monitoren hoe de hoeveelheid verkeer zich ontwikkelt of de geplande maatregelen (tijdig) worden getroffen en of bewoners en bezoekers van het gebied zich gedragen zoals verwacht. Daarbij zien wij het belang van de interactie tussen verkeer op de rijksweg en in de stad: extra verkeer op de rijksweg legt meer druk op het onderliggend wegennet, extra verkeer vanuit de stad verhoogt de druk op de rijksweg. In die zin hebben we een gezamenlijk belang bij het beheersen van de hoeveelheid autoverkeer om de bereikbaarheid in stand te houden. De eerste afspraak over monitoring heeft kortgeleden plaatsgevonden en wij verwachten hier op korte termijn een vervolg aan te geven.

4.1.16 Indiener 15 - Allsafe

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
15	1	*Exploitatiemogelijkheden ontbreken* De exploitatiemogelijkheden op het perceel worden aanzienlijk beperkt voor zowel de bestaande bedrijfsvoering als voor de mogelijke verdere ontwikkeling daarvan. Er is geen rendabele exploitatie meer mogelijk met het nieuwe bestemmingsplan waarbij een deel van de gronden in de bestemming Groen zijn ondergebracht.	Wij delen de mening van de indiener van de zienswijze niet. De vestiging van Allsafe binnen het plangebied omvat momenteel ongeveer 10.000 m² bvo (verdeeld over drie gebouwen). In het ontwerpbestemmingsplan zijn twee gebouwen conserverend bestemd, waardoor 7.500 m² bvo gebouw resteert (verdeeld over twee gebouwen). Op basis van openbaar beschikbare gegevens (BAG Viewer en Kadaster) is een analyse gemaakt van vergelijkbare self storages (zowel van Allsafe als van andere bedrijven) of vergelijkbare locaties (in de bebouwde omgeving). Dit overzicht is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Uit de analyse blijkt dat 7.500 m² bvo voldoende is voor de exploitatie van een self storage-bedrijf. De marktpositie van de locatie zal naar onze mening bij de ontwikkeling van Merwede – met 4.250 woningen in de eerste fase – nog verder verbeteren. Overigens zijn wij bekend met de wens van de indiener van de zienswijze om tot verdere ontwikkeling en/of herontwikkeling van het perceel te komen. De ontwikkelingsmogelijkheden worden mede gezocht buiten de gronden van Allsafe. Wij zetten de gesprekken met Allsafe graag voort.
15	2	*Lijst van Bedrijfsactiviteiten* Activiteiten komen niet voor in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten Functiemening.	Het is juist dat de activiteiten niet zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten functiemenging. De intentie is om het bestaande gebruik positief te bestemmen. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij op de verbeelding een specifieke aanduiding opgenomen voor het perceel. In de regels is bepaald dat ter plaatse van die aanduiding ook opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)' tot en met ten hoogste milieucategorie 2 zijn toegestaan. Hiermee hebben wij aangesloten bij de (reguliere) Lijst van Bedrijfsactiviteiten die eveneens onderdeel is van de regels van het bestemmingsplan.

15	3	*Overlast* Geen ruimte meer tussen het bedrijfspand en de bestemming Groen. Nadeel van ballen tegen muur, fietsen tegen de muur, uitstraling bedrijf, etc.	Het is juist dat het bedrijfspand straks grenst aan het openbaar gebied. Op grond van het door het college van Burgemeester en wethouders vastgestelde FO IP voor de openbare ruimte geldt dat het programma voor deze locatie bestaat uit groen, ecologisch groen, een formele speelplek, een schoolplein en ruimte voor fietsparkeren. De uitwerking naar VO Inrichtingsplan openbare ruimte moet nog plaatsvinden. De afstemming van de interactie tussen gebouwen en openbare ruimte is een belangrijk aspect van Merwede. Locaties van entrees worden afgestemd tussen gebouweigenaar/ontwikkelaar en de gemeente. In dit geval zijn er geen entrees aan het plein voorzien en is het mogelijk om in overleg met AllSafe te kiezen voor groen tegen de gevel in plaats van verharding. Hierover treden wij graag met de indiener van de zienswijze in overleg en zeggen toe dat hier de nodige maatregelen worden getroffen. Het bestemmingsplan levert hiervoor geen belemmering op.
15	4	*Activiteitenbesluit* In hoeverre kan door de bedrijfsvoering een goed woon- en leefklimaat op de nieuwe woningen worden gewaarborgd. Voldaan moet worden aan het Activiteitenbesluit.	Zoals hierboven aangegeven gaat het volgens de VNG-richtlijn om een bedrijf in de categorie 2. Hierbij hoort in gemengd gebied een richtafstand van 10 meter. Gelet op de feitelijke activiteiten op het bedrijfsperceel waarbij de activiteiten van het bedrijf inpandig plaatsvinden en sprake is van slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen voor werknemers buiten de gebouwen, kan uit worden gegaan van een kleinere afstand (tot 0 meter) tot nieuwe woningen. Het resterende geluid (bijvoorbeeld af en aanrijden bezoekers en parkeren in hoofdzaak overdag) vinden wij aanvaardbaar in hoogstedelijk gebied, mede gelet op de ligging nabij de Europalaan en de zogenaamde ‘inprikker’ voor het autoverkeer van Merwede. Het is voldoende aannemelijk dat kan worden voldaan aan het Activiteitenbesluit zodat daarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd is. Overigens mogen er binnen de bestemming gemengd ook andere functies dan wonen gerealiseerd worden, zoals bijvoorbeeld een sporthal, een school of andere voorzieningen.

4.1.17 Indiener 16 – Mobach

Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
16	1	Mobach kan zich niet vinden in het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende (ontwerp)besluiten, omdat deze plannen haar bestaande rechten niet respecteren en inperken. Bovendien hebben de plannen tot gevolg dat haar bedrijfsactiviteiten worden belemmerd. Mobach heeft haar bezwaren tegen de plannen voor de Merwedekanaalzone deelgebied 5 al eerder aan uw raad kenbaar gemaakt via een op 10 maart 2020 ingediende inspraakreactie op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone Deel 2, het Stedenbouwkundige Plan Merwede en de aanvulling op de planMER Merwedekanaalzone. Bij brief van 10 maart 2021 heeft Mobach hierop een reactie ontvangen. Kort gezegd wordt hierin aangegeven dat de inpassing van Mobach in Merwede vraagt om maatwerk en de gemeente hierover met Mobach in gesprek is. Hoewel Mobach op dit moment nog steeds in overleg is met de gemeente over een passende oplossing, is vooralsnog tussen partijen geen overeenstemming bereikt. Mobach ziet zich derhalve genoodzaakt om op te komen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Mochten de overleggen immers niet leiden tot een voor Mobach acceptabele oplossing op grond waarvan zij haar bedrijfsvoering in de toekomst kan voortzetten, dan zal Mobach een beroep moeten doen op uw raad om het ontwerpbestemmingsplan in haar huidige vorm niet vast te stellen. In het hiernavolgende zullen wij de bezwaren van Mobach tegen het ontwerpbestemmingsplan uiteenzetten. Voor een goed begrip van deze bezwaren is het van essentieel belang dat eerst wordt stil gestaan bij de huidige (planologische) situatie en bedrijfsactiviteiten van Mobach en de wijze waarop de bedrijfsactiviteiten van Mobach zijn "ingepast" in het ontwerpbestemmingsplan. **Huidige situatie versus beoogde situatie (§1)** Huidige situatie Mobach is een bedrijf dat op ambachtelijke wijze potten en vazen vervaardigt. Zij gebruikt hiervoor klei uit het Westerwald in Duitsland. Het bedrijf is bekend om haar bijzondere glazuren. Mobach is sinds haar oprichting in 1895 gevestigd in Utrecht. Aan	In paragraaf 1 van de zienswijze beschrijft Mobach de huidige feitelijke situatie, de huidige planologische situatie van haar perceel en de planregeling die het ontwerpbestemmingsplan voor Mobach bevat. De gemeente ziet geen aanleiding om daarop te reageren. In algemene zin merken wij op dat de gemeenteraad in de motie van 7 oktober 2021 inderdaad heeft uitgesproken dat wordt gehecht aan het behoud van Mobach op de huidige locatie. In het ontwerpbestemmingsplan is ingezet op een maatbestemming voor Mobach waarmee geheel in lijn met de raadsmotie wordt geborgd dat Mobach haar bestaande bedrijfsactiviteiten ter plaatse kan blijven uitoefenen. Onze reactie op de in paragraaf 2 van de zienswijze opgenomen zienswijzen is als volgt: Ad 1 Artikel 3.1 van de planregels heeft de volgende opzet. In het eerste lid worden de bedrijven opgesomd die in ieder geval binnen de bestemming ‘Bedrijf’ gevestigd mogen worden. Deze bedrijven zijn opgesomd in de bij de planregels behorende ‘Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging’. In het tweede lid van artikel 3.2 van de planregels staan de aanvullende bedrijfsactiviteiten die specifiek in aanvulling op de ‘Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging’ op een bepaalde locatie worden toegestaan. De bedrijfsactiviteiten van Mobach hebben wij in artikel 3.1 lid 2 van de planregels specifiek benoemd. Op die manier hebben wij uitvoering gegeven aan de raadsmotie van 7 oktober 2021 die in de zienswijze van Mobach wordt aangehaald. Voor Mobach is dus niet relevant dat in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging uitsluitend een aardenwerkfabriek met elektrische ovens wordt genoemd. De bedrijfsactiviteiten van Mobach worden specifiek mogelijk gemaakt door het tweede lid van artikel 3.1 van de planregels.

		de Vaartsche Rijn werd het eerste bedrijf gestart, 18 jaar later verhuisde de historische aardewerkfabriek naar het perceel aan de Kanaalweg 24 ("Perceel", in eigendom van Mobach, zie bijlage 1). Thans maakt het Perceel deel uit van bedrijventerrein Kanaleneiland. Al vijf generaties lang werkt de familie Mobach hier met een team van medewerkers aan modern vormgegeven handgemaakt keramiek. Door de eeuw heen is de werkwijze niet wezenlijk veranderd. Alle keramiek wordt op de schijf gedraaid of met de hand uit kleirollen of -platen opgebouwd. Mobach keramiek wordt wereldwijd verkocht. Het fabriekscomplex, bestaande uit de plateelbakkerij met directeurswoning (zie afbeelding 1) ("Pand"), en de twee bijbehorende arbeiderswoningen (met de huisnummer 25 en 26) hebben de status van Rijksmonument. Mobach heeft één van de arbeiderswoningen (met huisnummer 26) in 2006 verkocht. De andere arbeiderswoning ("Woning") hoort nog steeds bij het perceel. Het fabriekscomplex bestaat uit een nieuw en een oud deel. In het oude deel zijn de entree, het kantoor en de werkplaats gesitueerd. In het nieuwe deel bevinden zich de showroom, de opslag van de potten, de expeditie, de gasovens en de droogruimte. Het voorgaande is in Afbeelding 2 geïllustreerd. In de werkplaatsen worden de keramieken potten met de hand gemaakt. Daarna worden de potten in de droogruimte gedroogd, waarna deze worden gebakken in de gasovens. De grote oven is een driedelige carrousel met uitschuifschoorsteen. Er is tevens een kleinere oven met twee inrijwagens en een schoorsteen. De potten worden eerst gebakken op een temperatuur van 950°C. Vervolgens worden door middel van onderdompeling, begieten of spuiten één of meerdere lagen glazuur aangebracht, waarna de stukken voor de 2e maal gebakken worden op ongeveer 1200°C. Het bakken van de potten gebeurt dagelijks, één stook duurt 20 à 30 uur, afhankelijk van de lading, en gaat in principe 7 dagen in de week, 24 uur per dag door. Enkele keren per maand wordt een groot baksel buiten geslepen. Deze activiteit vindt plaats ter hoogte van de expeditie. In de huidige situatie vindt het afhalen van goederen en het lossen van pallets/dozen voornamelijk plaats aan de zuidkant van het Pand ter plaatse van de expeditie (aangegeven met het cijfer 3 op	Dat in artikel 3.1 lid 2 van de planregels wordt verwezen naar 'categorie 3.2 die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten staat' maakt dat niet anders. Die verwijzing ziet uitsluitend op de categorieaanduiding en niet op de bedrijfsactiviteit zelf. Om de onduidelijk de het artikellid bij Mobach oproept, passen wij de redactie van artikel 3.1 lid 2 van de planregels aan. Zie hierna onder ad 2. Over de vrees van Mobach dat zij van het gas af moet, merken wij op dat het bestemmingsplan geen daartoe strekkende verplichting bevat. Dat doet niets af aan het feit dat de gemeente van Merwede een aardgasvrije wijk wil maken. Wij hopen dat Mobach vanuit haar eigen verantwoordelijkheid voor een duurzame toekomst inzet op verduurzaming van haar bedrijfsprocessen. Ad 2 Het is juist dat voor het perceel van Mobach volgens de beheersverordening ruimere gebruiksmogelijkheden gelden dan de gebruiksmogelijkheden die het nieuwe bestemmingsplan biedt. Het gaat daarbij om gebruiksmogelijkheden die planologisch weliswaar zijn toegestaan, maar waarvan Mobach feitelijk geen gebruik maakt. De insteek van het nieuwe bestemmingsplan is dat wij, geheel in lijn met de raadsmotie van 7 oktober 2021, de huidige bedrijfsactiviteiten van Mobach inpassen. Dat is ook steeds de insteek geweest van het overleg dat wij met Mobach voeren. In dat overleg heeft Mobach nimmer laten weten dat zij voornemens is haar bestaande bedrijfsactiviteiten uit te breiden of te wijzigen. Daarom mogen wij de niet benutte planologische mogelijkheden in redelijkheid wegbestemmen. Wij wijzen er in dit verband op dat de niet benutte planologische mogelijkheden niet verenigbaar zijn met de planregeling van het nieuwe bestemmingsplan voor de aangrenzende percelen, waarbij in hoofdzaak woningen gebouwd zullen gaan worden. Meer specifiek vraagt Mobach aandacht voor de omvang van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf 1'. Mobach vindt die aanduiding te beperkt. Wij hebben de aanduiding toegekend aan de ruimten in het bedrijfscomplex die in gebruik zijn als 'oven' en 'droogruimte'. Zie hiervoor de 'plattegrond fabriekscomplex Mobach' die als afbeelding 2 op pagina 3 van de zienswijze

		afbeelding 2). Mobach bezit twee elektrische heftrucks die worden gebruikt tijdens het laden en lossen. Aan de noordkant van het Pand, ter plaatse van de showroom, worden vrachtwagens en bestelbusjes geladen met keramiek indien Mobach deelneemt aan beurzen in het buitenland (aangegeven met het cijfer 1 op afbeelding 2). Aan de oostzijde van het Pand, ter hoogte van de entree, vindt de aanvoer van klei en overige grondstoffen plaats (aangegeven met het cijfer 2 op afbeelding 2). Bezoekers, personeel en leveranciers kunnen Mobach bereiken over de Kanaalweg en kunnen aan de oost- en zuidkant van het Pand parkeren. Op dit moment is de Kanaalweg ingericht als een rustige fietsstraat waarbij de auto te gast is. De straat die is gelegen aan de zuidkant van het Pand is doodlopend. Aan het einde daarvan is een containerbak gesitueerd waarin kermiekafval wordt verzameld. De bestaande situatie is weergegeven op bijlage 2. <u>Planologische situatie</u> Op basis van de vigerende beheersverordening 'Dichterswijk, Kanaleneiland en Transwijk' ('beheersverordening') mogen het perceel en de bestaande bouwwerken (waaronder de woning) worden gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik. Dat wil zeggen het legale gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van de vaststelling van de beheersverordening (20 juni 2013). Volgens het bestemmingsplan Kanaleneiland, dat aan de beheersverordening vooraf ging, heeft het hele perceel (op afbeelding 3 hieronder aangeduid met een blauwe cirkel) de bestemming 'Industrie' en is het bestemd voor de vestiging van industriële, ambachtelijke, groothandels- en vervoersbedrijven die genoemd zijn in categorie 1, 2, 3 en 4 van de bij het bestemmingsplan behorende 'Staat van Inrichtingen', de daarvoor nodige bouwwerken, waaronder dienstwoningen en open terreinen, waaronder parkeerplaatsen (zie bijlage 3 voor de volledige plankaart en de betreffende planregel). In aanvulling hierop zijn volgens de beheersverordening op het hele perceel bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan waarbij geldt dat risicovolle inrichtingen en geluidshinderlijke inrichtingen behoudens bestaande inrichtingen niet zijn toegestaan. Daarnaast geldt voor het perceel een bebouwingspercentage van 70% en een maximale goothoogte van 18 meter.	is weergegeven. De rest van het bedrijfscomplex mag volgens artikel 3.1 lid 2 van de planregels gebruikt worden als showroom en tentoonstellingsruimte ten behoeve van Mobach. Daarbij hebben wij de activiteiten die in de andere ruimten van het bedrijfscomplex plaatsvinden positief willen bestemmen. Gelet op de door Mobach uitgesproken vrees, wordt artikel 3.1 lid 2 van de planregels als volgt geherformuleerd: *'ter plaatse van Kanaalweg 24 ook voor het daar gevestigde keramiekbedrijf, waarbij geldt dat de (gas)ovens en de droogruimte uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1', met dien verstande dat de geluidbelasting van het bedrijf op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie op het moment dat de betreffende geluidgevoelige functie in gebruik genomen wordt, voldoet aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4 Beoordelingskader Geluid.'* Ad 3 Zoals wij hiervoor voor het voetlicht hebben gebracht, beogen wij met het nieuwe bestemmingsplan de bestaande bedrijfsactiviteiten van Mobach planologisch in te passen. Gelet op de omliggende functies die ontwikkeld zullen worden en onze wens om in het plangebied voldoende groen te realiseren, kunnen wij gedeeltelijk tegemoetkomen aan de wens van Mobach om de geldende planologische regeling te behouden. In het ontwerpbestemmingsplan was de functie bedrijfswoning van de woning aan de Kanaalweg 25 wegbestemd. Naar aanleiding van de zienswijze van Mobach is aan deze woning alsnog de bestemming 'Bedrijf' toegekend, met de aanduiding 'bedrijfswoning'. Dat betekent dat de woning op grond van het bestemmingsplan als bedrijfswoning gebruikt mag (blijven) worden. Tevens hebben wij de grens van de bestemming 'Bedrijf' wat ruimer getrokken, in lijn met het eigendom van Mobach. Kort gezegd is aan het perceel Kanaalweg 25 alsnog de bestemming 'Bedrijf' toegekend. Ook is de bestaande toegang naar de bedrijfswoning – door middel van een aanduiding - positief bestemd in de bestemming Groen. Ad 4 Wij hebben het planschaderisico in de (belangen)afweging betrokken. Voor ons weegt het belang van de door ons beoogde toekomstige ontwikkelingen

		Beoogde situatie De Merwedekanaalzone, waarbinnen het perceel ligt, is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht aangewezen als belangrijke nieuwbouwlocatie in de stad ("Merwede") waar 10.000 woningen moeten komen. Hierbij staat een nieuw mobiliteitsconcept centraal waarin van een lage parkeernorm wordt uitgegaan (gemiddeld 0,3 parkeerplaatsen per woning), in combinatie met alternatieve mobiliteitsoplossingen. Merwede wordt ingericht als autovrije woonwijk. Parkeergelegenheid voor auto's is er in parkeergarages, gekoppeld aan vier inprikkers vanuit de Europalaan. Logistiek wordt zo veel mogelijk afgewikkeld in de inprikkers, waaraan mobiliteitshubs zijn gegroepeerd, en aan de laad- en losplekken aan de Europalaan voor grote vrachtwagens. Enkel bij hoge uitzondering en onder strikte voorwaarden kan logistiek verkeer worden toegelaten tot het gebied. Hiervoor moet dan ontheffing worden aangevraagd. De Kanaalweg wordt opgenomen in het netwerk van voet- en fietspaden en wordt een belangrijke doorfietsroute in Utrecht Zuidwest. Door de forse toename die in het toekomstig fietsgebruik is voorzien zal de drukte aanzienlijk toenemen. In deelgebied 5 zijn volgens het Stedenbouwkundig Plan circa 4.250 woningen voorzien en ongeveer 107.000 m^2 bruto vloeroppervlak aan onder andere maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Er wordt ingezet op een hoge dichtheid, vergelijkbaar met die van het centrum van Utrecht. Aansluitend aan het perceel is een breder parkdeel van het Merwedepark van ongeveer een hectare groot beoogd. Direct naast het Perceel, over het Merwedekanaal, is een fietsstraat met oversteekplek voorzien. Hierdoor wordt een oost-westverbinding aangelegd die onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk tussen Merwede, Transwijk en andere delen van Utrecht. Het fietspad zal direct naast het Pand worden aangelegd. Volgens de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan en het Stedenbouwkundig Plan is het wensbeeld van de gemeente om op termijn (periode van 5 tot 10 jaar) de bedrijfsvoering van Mobach zodanig te wijzigen dat deze past binnen de ambities en uitgangspunten van het plan. De gemeente denkt daarbij aan een invulling met een expositie/showroom van Mobach, horeca, culturele activiteiten etc.	zwaarder dan het belang om planschade te voorkomen. Wij hebben er begrip voor dat Mobach te zijner tijd een planschadeverzoek indient. Wij zullen dat verzoek behandelen volgens de daarvoor geldende procedure(regels). Het risico van planschade is voor ons geen reden om van vaststelling van het bestemmingsplan af te zien. Ad 5 Door middel van de artikelen 3.1 en 3.2 van de planregels beogen wij de bestaande bedrijfsactiviteiten van Mobach planologisch in te passen. Door middel van de herziene redactie van artikel 3.1 lid 2 van de planregels hebben wij dat nog beter tot uitdrukking gebracht. In artikel 3.2 van de planregels is tot uitdrukking gebracht dat alle bedrijfsactiviteiten die passen bij het in artikel 3.1 lid 2 omschreven doel toegestaan zijn, mits voldaan wordt aan de voorwaarden van artikel 3.1 lid 2 van de planregels. Wat ons betreft is op deze manier duidelijk tot uitdrukking gebracht welke bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan en welke niet. Ad 6 Uit oogpunt van zorgvuldigheid hebben wij adviesbureau Goudappel gevraagd om de toekomstige verkeerssituatie in beeld te brengen en te beoordelen of deze verkeersveilig is. Het rapport van Goudappel wordt als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. Mobach wil nog weten of haar een ontheffing verleend wordt voor het gebruik van de Kanaalweg en zo ja onder welke voorwaarden. Het gesloten verklaren van de Kanaalweg voor gemotoriseerd verkeer (CHEC bromfietsen) zal gebeuren door middel van een verkeersbesluit. Dat besluit zal genomen worden voordat de eerste woningen in het plangebied van het bestemmingsplan opgeleverd worden. In het verkeersbesluit zullen wij vastleggen dat Mobach gebruik kan blijven maken van de Kanaalweg (of de oostwest route voor langzaam verkeer) voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van gereed product en ook dat personeel en bezoekers van Mobach van en naar het bedrijf kunnen gaan. In het onderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag is gelegd, zijn wij ook van die situatie uitgegaan. De ontheffing zal gelden voor de periode dat Mobach haar bedrijfsactiviteiten op het perceel uitoefent. Aan de ontheffing zijn voor Mobach geen kosten verbonden.

		Mobach heeft geen concrete plannen om de bedrijfsactiviteiten te staken. Een ruime meerderheid van uw raad heeft in een motie die tijdens de vergadering van 7 oktober jl. is aangenomen gelukkig aangegeven dat zij hecht aan het behoud van Mobach op de huidige locatie en dat van het college wordt verwacht dat zij tot een wederzijds geaccepteerde en werkbare oplossing komt. In het ontwerpbestemmingsplan is Mobach volgens de toelichting 'functioneel positief' bestemd. Dit houdt het volgende in: Het fabriekscomplex en het direct daaraan grenzende buitenterrein heeft de enkelbestemming 'Bedrijf' gekregen (paarse vlak in afbeelding 4). Binnen deze bestemming is onder andere een aardewerkfabriek met elektrische ovens met een totaalvermogen van minder dan 40 kW, een showroom en een tentoonstellingsruimte toegestaan. Slechts een klein deel van het fabriekscomplex heeft de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1' toegekend gekregen (rechthoek, aangeduid met stippellijn in paarse vlak). Alleen binnen dit deel zijn bedrijfsactiviteiten voor de productie van keramiek tot ten hoogste categorie 3.2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. Een deel van het Perceel heeft de bestemming 'Groen' gekregen (groene vlak in afbeelding 4). Hier zal het Merwedepark worden gerealiseerd. Het perceel dat direct ten zuiden van Mobach is gelegen heeft de bestemming 'Gemengd' gekregen, omdat hier de oost-westverbinding (fietsstraat) is voorzien. De arbeiderswoningen hebben de bestemming 'Gemengd' gekregen. Binnen de gemengde bestemming is wonen echter niet toegestaan door de functieaanduiding 'wonen uitgesloten'. Dit betekent dat de bestaande woonfunctie onder het overgangsrecht is gebracht. Op korte afstand van Mobach zijn woningen voorzien (aan de westkant bedraagt de kortste afstand van woningbouw tot Mobach 5 meter!). Op het dichtstbijzijnde bouwvlak is woningbouw mogelijk met een hoogte van 25 meter (plus 10%afwijkmogelijkheden), daarachter is woningbouw mogelijk tot 31 meter met hoogbouwaccenten van 43 meter. Onderstaande afbeelding 4 betreft een uitsnede van de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan, waarop te zien is hoe een en ander is verbeeld. Op afbeelding 5 is de beoogde situatie gevisualiseerd.	Over de vijf parkeerplaatsen merken wij het volgende op. De vijf parkeerplaatsen waar Mobach het over heeft, zijn gelegen op de openbare weg grenzend aan de zuidzijde van het bedrijfscomplex. Deze parkeerplaatsen vervallen in de toekomst. Wij zorgen ervoor dat Mobach vijf parkeerplaatsen op eigen terrein kan maken. Dat doen wij door de aanleg en instandhouding van vijf parkeerplaatsen op eigen terrein mogelijk te maken in de bestemming 'Bedrijf'. In het verkeersbesluit borgen wij dat deze parkeerplaatsen in de nieuwe verkeerssituatie bereikbaar blijven. Naar aanleiding van het bovenstaande is ook de regeling in artikel 6.4 onder c aangepast om duidelijk te maken dat ook werknemers het perceel via de Kanaalweg kunnen bereiken. <u>Onze reactie op de in paragraaf 3 van de zienswijze opgenomen zienswijzen is als volgt:</u> Ad 1 Zoals wij hiervoor al hebben toegelicht, passen wij het bestaande bedrijf van Mobach in het nieuwe bestemmingsplan in. Dat geldt ook voor de bestaande bebouwing. In artikel 3.3.1 lid 2 van de planregels staat hierover dat er gebouwd mag worden tot ten hoogste de bouwhoogte van de reeds bestaande gebouwen. Wij constateren dat u terecht heeft opgemerkt dat wij de bestaande bouwhoogtes in de plantoelichting niet correct hebben weergegeven. De gebouwen op het perceel hebben verschillende bouwhoogtes waarbij het hoogste gebouw 11,5 meter hoog is. De twee bestaande schoorstenen zijn hoger. De plantoelichting hebben wij hierop aangepast. Ad 2 Het nieuwe bestemmingsplan maakt het mogelijk om de expeditieruimte die nu aan de zuidzijde van het bedrijfscomplex is gesitueerd naar de noordzijde te verplaatsen. De reden dat deze verplaatsingsmogelijkheid is geboden, was ingegeven door de wens om het laden en lossen dat nu op de openbare weg aan de zuidzijde plaatsvindt, naar de noordzijde te verplaatsen.

		Mobach kan zich om meerdere redenen niet met het ontwerpbestemmingsplan verenigen: A. De bedrijfsactiviteiten en planologische rechten van Mobach zijn niet volledig positief bestemd. **(§2)** B. De bouwregels zijn te beperkend voor Mobach. **(§3)** C. De woning kan niet zomaar worden wegbestemd. **(§4)** D. Er is een onjuist beoordelingskader gehanteerd bij de bepaling van de geluidbelasting van Mobach. **(§5)** Naast bovenstaande bezwaren heeft Mobach ook een aantal opmerkingen bij de plantoelichting **(§6)** en vraagt zij om het plan van Mobach voor herontwikkeling van de locatie van Mobach te betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan **(§7)**. De bezwaren van Mobach worden hierna toegelicht. **A: Bedrijfsactiviteiten en planologische rechten Mobach niet volledig positief bestemd (§2)** <u>Ontwerpbestemmingsplan</u> In §1.11 hebben wij opgemerkt dat aan het perceel grotendeels de bestemming 'Bedrijf' is toebedacht. Binnen deze bestemming heeft slechts een deel van het fabriekscomplex, namelijk alleen het deel waar de gasovens zijn gesitueerd, de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1' gekregen. Op grond van artikel 3.1 van het bestemmingsplan zijn de locaties met de functie 'Bedrijf' bedoeld voor: bedrijven die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging zijn opgenomen en die zijn ingedeeld in categorie A en B1; ter plaatse van Kanaalweg 24 ook voor een bij het daar gevestigde bedrijf behorende showroom en tentoonstellingsruimte, en ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf-1' voor de productie van keramiek tot ten hoogste categorie 3.2 die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten staat, met dien verstande dat de geluidbelasting van het bedrijf op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie na verlening van een omgevingsvergunning voor die geluidgevoelige functie, voldoet aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4. Op grond van deze bestemming worden de bestaande rechten en bedrijfsactiviteiten van Mobach niet ingepast.	Inmiddels is uit het rapport van Goudappel (zie bijlage bij de plantoelichting) duidelijk geworden dat het laden en lossen verkeersveilig kan blijven plaatsvinden aan de zuidzijde. Het is daarom uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet nodig het laden en lossen naar de noordzijde van het bedrijfscomplex te verplaatsen. Desalniettemin handhaven wij de bouwmogelijkheid aan de noordzijde. Wel willen wij voorkomen dat zowel aan de zuid- als de noordzijde laad- en losbewegingen gaan plaatsvinden. Daarom voegen wij aan de planregels (artikel 3) een bepaling toe op grond waarvan het toegevoegde bouwblok aan de noordzijde alleen bebouwd en gebruikt mag worden ten behoeve van expeditie, indien de laad- en losactiviteiten aan de zuidzijde gestaakt worden en voor zolang zij gestaakt blijven. Ad 3 Zoals wij hiervoor al hebben aangegeven maken de planregels de bestaande bebouwing mogelijk. Dat geldt ook voor de uitschuifbare schoorsteen. De bouwregels van het bestemmingsplan staan die uitdrukkelijk toe. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij de bepaling in artikel 3 wel verduidelijkt <u>Onze reactie op de in paragraaf 4 van de zienswijze opgenomen zienswijzen is als volgt:</u> Zoals wij hiervoor al hebben aangegeven, hebben wij naar aanleiding van de zienswijze van Mobach besloten om de bedrijfswoning aan de Kanaalweg 25 positief te bestemmen. De zienswijze van Mobach behoeft daarom geen verdere bespreking. <u>Onze reactie op de in paragraaf 5 van de zienswijze opgenomen zienswijzen is als volgt:</u> De stelling van Mobach dat in het geluidonderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag is gelegd, niet uitgegaan zou zijn van een representatieve bedrijfssituatie delen wij niet. Wij verwijzen naar het geluidrapport van LBP SIGHT dat als bijlage 4 bij de plantoelichting is gevoegd.

		Gasovens Artikel 3.1 van het bestemmingsplan verwijst voor de toegestane bedrijvigheid naar specifieke categorieën in verschillende lijsten. In zowel de Lijst van Bedrijfsactiviteiten als de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging is enkel een aardewerkfabriek met elektrische ovens genoemd. Dat enkel een aardewerkfabriek met een elektrische oven wordt genoemd, is niet geheel vreemd gelet op het feit dat Merwede van het gas afgaat. Mobach maakt echter gebruik van gasovens met een vermogen van 280 kW en 130 kW (zie ook §1.4). Strikt genomen is de bedrijvigheid van Mobach niet opgenomen in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (functiemenging) en daarmee niet ingepast. Hierdoor komen de activiteiten van Mobach onder het overgangsrecht te vallen. Voor zover de raad in het vast te stellen bestemmingsplan in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten (functiemenging) een aardewerkfabriek met gasovens zou opnemen, dan geeft Mobach op voorhand mee dat de raad in dat geval moet motiveren op welke wijze wordt verzekerd dat Mobach in de toekomst gebruik kan en mag blijven maken van de bestaande gasaansluiting. Zie hierover meer in §6 en bijlage 6. Wegbestemmen bedrijfsbestemming / milieucategorie 3.2 Daarnaast wordt met de doeleindenomschrijving de planologische rechten van Mobach niet in acht genomen. Op grond van de beheersverordening mogen thans, naast het bestaande gebruik overeenkomstig bestemmingsplan Kanaleneiland, op het gehele Perceel bedrijven behorende tot en met milieucategorie 3.2 worden gevestigd. Straks is enkel ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf 1' (en dus ter plaatse van de gasovens) de specifieke activiteit productie van keramiek tot ten hoogste categorie 3.2 toegestaan. Dit betekent dat de planologische rechten van Mobach flink worden ingeperkt. Wij merken daarnaast op dat de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf 1' een veel te klein gedeelte van het fabriekscomplex omvat. De productie van keramiek vindt door het gehele fabriekscomplex plaats, van voor- tot achtergevel. Op de als bijlage 4 bij deze zienswijze gevoegde afbeelding hebben wij met een gele lijn het productiegedeelte aangegeven. De functieaanduiding moet in ieder geval hiermee in overeenstemming worden gebracht. Voorgaande over de inperking	In aanvulling op dit rapport, heeft LBP SIGHT op verzoek van de gemeente een integraal onderzoek naar de geluidsituatie bij Mobach uitgevoerd. De resultaten van dat onderzoek zijn vastgelegd in het rapport 'Milieuonderzoeken in Utrecht, geluidonderzoek Mobach' van januari 2022. Het rapport is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. In paragraaf 2.2 van het rapport heeft LBP SIGHT de representatieve bedrijfssituatie van Mobach nogmaals beschreven. Volgens Mobach heeft LBP onvoldoende acht geslagen op de geldende milieuvergunning van Mobach. LBP SIGHT heeft onderzocht of de bestaande bedrijfsactiviteiten van Mobach kunnen worden ingepast. In het geluidrapport heeft LBP beschreven op welke wijze dat moet gebeuren. Kort gezegd moet in afwijking van de streefwaarde voor het langtijdgemiddelde geluidniveau van 45 dB(A) een grenswaarde van 50 dB(A) gehanteerd worden. Deze van de streefwaarde afwijkende grenswaarde past in het gemeentelijk geluidbeleid en is in artikel 5.4.4 van de planregels geborgd. Verder geldt voor de piekniveaus – naar analogie van het Activiteitenbesluit – de norm van 70 dB(A), waarvan het laden en lossen gedurende de dagperiode wordt uitgesloten. Wij vinden dat aanvaardbaar; piekniveaus als gevolg van het laden en lossen in de dagperiode zijn acceptabel (conform de systematiek van de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening) vanwege het niet in hoge frequentie voorkomen van deze activiteiten en er in de regel geen vrees is voor slaapverstoring. Het is juist dat de geluidnormen uit de huidige milieuvergunning strenger zijn. Wij zullen ervoor zorgen dat de geluidnormen uit de milieuvergunning in overeenstemming worden gebracht met de geluidnormen die wij in het kader van het bestemmingsplan aanvaardbaar achten. Verder is juist, zoals Mobach in onderdeel 5.4 van de zienswijze beschrijft, dat er een aantal maatregelen moet worden getroffen om ervoor te zorgen dat bovenstaande geluidnormen niet overschreden worden. De betreffende maatregelen worden in hoofdstuk 4 van het rapport van LBP SIGHT op een rij gezet. De gemeente heeft zich bereid verklaard de kosten van deze maatregelen voor haar rekening te nemen. De verwijzing naar de uitspraak van 29 september 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:2177) gaat niet op. De reden hiervoor is dat wij het bedrijf van Mobach door middel van een maatbestemming hebben ingepast. In onderdeel 5.5 van de zienswijze beweert Mobach dat de te treffen maatregelen niet met haar

		van planologische rechten geldt ook voor het gedeelte van het perceel dat de bestemming 'Groen' is toebedacht vanwege het Merwedepark. Afgezien van het feit dat Mobach dit gedeelte, net als de rest van het perceel, in eigendom heeft en dit dus niet bij het Merwedepark kán worden betrokken, mogen op dit gedeelte van het perceel volgens de beheersverordening nu nog bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.2 worden gevestigd. De bestemmingswijziging in 'Groen' staat in de weg aan uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten en houdt ook hier voor Mobach dus een fikse beperking van de bestaande planologische rechten in. Het wegbestemmen van een deel van de bedrijfsbestemming en het laten vervallen van de milieucategorie 3.2 op een deel van het perceel is op basis van vaste jurisprudentie niet zonder meer mogelijk. De raad moet de belangen die gemoeid zijn met de functies wonen en bedrijvigheid volledig in beeld brengen en een juiste en kenbare afweging maken. In §5 gaan wij hier nader op in. Voor zover het al is toegestaan om andere bestemmingen en regels voor gronden vast te stellen, leidt dit tot (aanzienlijke) planschade. In de toelichting wordt hier ten onrechte geheel aan voorbij gegaan. <u>Slijpen, opslag, gebruik buitenterrein</u> Verder staat in artikel 3.2 lid 1 van de planregels dat 'activiteiten die passen bij het doel' zijn toegestaan. Het is voor Mobach niet duidelijk wat zij hieronder moet verstaan en of de slijpactiviteiten die momenteel buiten plaatsvinden, de kunstobjecten die in de bedrijfstuin staan, de containerbak voor keramiekafval die op het Perceel staat en haar inpandige opslagactiviteiten (van potten en vazen, maar ook van stoffen zoals wasbenzine, terpentine, coating en grondstoffen zoals klei) hiermee zijn toegestaan. <u>Bereikbaarheid</u> In artikel 3.2 lid 2 staat dat de activiteit 'aanleggen en gebruiken van parkeerplaatsen' is toegestaan voor bezoekers en bevoorrading van de functies als bedoeld in artikel 3.1 onder 2. Mobach merkt op dat door de aanleg van het fietspad aan de zuidkant van het Pand de huidige parkeerplaatsen komen te vervallen. Daarnaast begrijpt Mobach uit de toelichting dat voor de bevoorrading van Mobach te zijner tijd een ontheffing van het autoverbod op de Kanaalweg zal moeten worden verkregen. Wat de voorwaarden zijn om een	gecommuniceerd zouden zijn. Dat is niet juist. Wij zijn al geruime tijd met Mobach in overleg over deze maatregelen. Inmiddels hebben wij samen met Mobach opdracht verleend aan een deskundig bureau om verder in beeld te brengen op welke wijze de maatregelen precies getroffen zullen kunnen worden. Het klopt, zoals Mobach in onderdeel 5.6 van de zienswijze stelt, dat er nog geen overeenstemming bereikt is. Wij voeren constructief overleg met Mobach. Wij hebben er alle vertrouwen in dat wij met Mobach overeenstemming bereiken. Mocht dat niet lukken, dan zullen wij de milieuvergunning van Mobach eenzijdig wijzigen en Mobach op die manier verplichten de noodzakelijke maatregelen te treffen. Het spreekt voor zich dat ook in dat geval de kosten van de maatregelen voor rekening van de gemeente komen. In onderdeel 5.4 van de zienswijze staat artikel 5.4.4 van de planregels centraal. Dit artikel bevat de relevante geluidregeling. Deze sluit aan bij de bovenstaande uitgangspunten. Mobach formuleert vier bezwaren tegen de geluidregeling. In de eerste plaats stelt Mobach dat zij verplicht wordt om maatregelen te treffen. Het is juist dat maatregelen nodig zijn om aan de gestelde geluidgrenswaarden te voldoen. De gemeente is bereid de daarmee gepaard gaande kosten voor haar rekening te nemen. Wij vinden het aanvaardbaar om onder deze voorwaarde van Mobach te verlangen dat de vereiste maatregelen worden getroffen. Daarbij speelt een belangrijke rol dat de noodzakelijke maatregelen nauwelijks effect hebben op de bedrijfsvoering van Mobach, alsmede dat de huidige voorzieningen in onze ogen niet op alle plekken voldoet aan de stand der techniek. Voor een nadere beschrijving van de te treffen maatregelen verwijzen wij naar hoofdstuk 4 van het rapport van LBP SIGHT. In de tweede plaats wijst Mobach erop dat er voor het langtijdgemiddelde geluidniveau een grenswaarde wordt gehanteerd die 5 dB hoger is dan de streefwaarde. Dat klopt. Hiervoor hebben wij al toegelicht dat de Geluidnota daar ruimte voor biedt en dat wij het aanvaardbaar vinden om deze ruimte te benutten. In de derde plaats voert Mobach aan dat het niet redelijk is dat zij de maatregelen al moet hebben getroffen als de omgevingsvergunning wordt

		dergelijke ontheffing te verkrijgen, of daadwerkelijk aan Mobach een ontheffing kan/zal worden verleend en hoe lang deze geldig is, volgt niet uit het ontwerpbestemmingsplan. Dit is rechtsonzeker en vormt wederom een inperking van de bestaande bedrijfsactiviteiten/rechten van Mobach. Voor zover al een ontheffing kan en zal worden verkregen, is vervolgens de vraag hoe de veiligheid wordt gewaarborgd van het (zware) verkeer van en naar Mobach (distributeurs, leveranciers en klanten) en de fietsers op de Kanaalweg. Zoals gezegd wordt de Kanaalweg een belangrijke doorfietsroute. Indien de (fiets)verkeersveiligheid niet kan worden gegarandeerd en de nieuwe verkeersafwikkeling in de praktijk tot verkeersonveilige situaties of zelfs ongelukken leidt, zal dit het einde betekenen van Mobach. Mobach is voor haar voortbestaan immers geheel afhankelijk van (onaangekondigd) bezoek van haar klanten en bovendien dient verzekerd te zijn dat distributeurs en leveranciers ter plaatse met een vrachtwagen kunnen komen. Gelet op de onduidelijkheid over dit punt, lijkt er vooralsnog dus sprake te zijn van een beperking van de bedrijfsactiviteiten. Uit artikel 3.2 lid 2 van het plan volgt verder dat personeel dat met de auto komt niet meer mag parkeren op het perceel. Het is voor de bedrijfsvoering van Mobach echter van essentieel belang dat dagelijks circa 5 auto's van medewerkers gebruik mogen maken van het perceel. Mobach verzoekt om deze regel aan te passen in het bestemmingsplan en ook het gebruik van parkeerplaatsen door personeel toe te staan. Voor zover de raad vasthoudt aan het uitgangspunt dat personeel niet ter plaatse mag parkeren, volgt uit het bestemmingsplan niet waar elders wordt voorzien in 5 parkeerplaatsen waar de personeelsleden wel kunnen parkeren. In de toelichting wordt weliswaar in algemene zin verwezen naar de centrale parkeervoorziening aan de westzijde van het plangebied of aan de zijde van Rivierenwijk, alsmede naar de P&R Westraven, maar hieruit blijkt niet hoe dagelijks in voldoende gratis parkeerplaatsen voor personeelsleden van Mobach wordt voorzien. De raad zal, om de voortgang van de bedrijfsactiviteiten te waarborgen, ervoor moeten zorgen dat er vaste parkeerplaatsen voor de personeelsleden van Mobach beschikbaar worden gesteld, bijvoorbeeld in de centrale parkeervoorzieningen. De kosten hiervan	verleend. Het ligt wat haar betreft meer voor de hand om aan te sluiten bij de datum waarop de eerste woningen binnen de 50 dB-contour van de figuren 3.2, 3.3 en 3.4 van het rapport van LBP SIGHT worden opgeleverd. Wij zijn dat met Mobach eens. Artikel 3 van de planregels is aangepast zodat het moment dat de betreffende geluidgevoelige functie in gebruik genomen wordt, bepalend is. In de vierde plaats vraagt Mobach zich af op welk niveau de afwijkende grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluidniveau zal worden bepaald. Deze vraag wordt in het rapport van LBP SIGHT beantwoord. Er zal een grenswaarde van 50 dB(A) in de planregels vastgelegd worden. Mobach geeft nog aan dat zij niet kan voldoen aan de grenswaarde van 35 dB(A) voor de nachtperiode. Dat is niet juist. Wij verwijzen naar paragraaf 4.4.4 van het rapport van LBP SIGHT.

		zal de gemeente moeten dragen. In het bestemmingsplan is over de kosten niets opgenomen. Ook dit vormt een reden waarom de raad niet tot vaststelling van het plan in de huidige vorm kan overgaan. **B: Bouwregels te beperkend voor Mobach (§3)** In artikel 3.3.1 en 3.3.2 van de planregels zijn de bouwregels opgenomen. Mobach heeft daarover twee opmerkingen. <u>Bouwhoogte fabriekscomplex</u> Mobach merkt op dat uit artikel 3.3.1, tweede lid volgt dat de bouwhoogte maximaal de bestaande bouwhoogte bedraagt en als op de verbeelding een maximale bouwhoogte is opgenomen, de aangegeven bouwhoogte ter plaatse niet mag worden overschreden. Op de verbeelding is ter plaatse van het pand geen bouwhoogte opgenomen. Dit betekent dus dat ter plaatse van het pand de bestaande bouwhoogte als maximale bouwhoogte geldt. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is in §4.1.2.4 ten aanzien van de huidige bouwhoogte het volgende aangegeven: *"De bouwhoogte van het bedrijfspand bedraagt tussen de 6 en 9 meter*". De aangegeven bouwhoogte is onjuist. De nokhoogte van het fabriekscomplex is 12 meter, waarbij moet worden opgemerkt dat op grond van de beheersverordening een maximale goothoogte van 18 meter op het perceel is toegestaan. Uit de toelichting volgt niet waarom de planologische rechten van Mobach op dit punt worden ingeperkt. Mobach verzoekt u om in het bestemmingsplan de bouwhoogte in lijn met de beheersverordening te brengen. Op de verbeelding is aan de noordkant van het pand een strookje grond opgenomen waaraan wel een maximale bouwhoogte is toegekend, namelijk een bouwhoogte van 5 meter. Mobach begrijpt uit de toelichting dat rekening is gehouden met de mogelijkheid voor het realiseren van een nieuwe expeditieruimte aan de noordzijde van het pand. Inmiddels is duidelijk dat deze expeditieruimte aan de noordzijde is voorzien met een ontsluiting via de Kanaalweg, omdat de bestaande expeditieruimte vanuit planologisch oogpunt (geluid) tot problemen leidt voor de realisering van de voorziene woningen in de directe nabijheid van Mobach. Vooropgesteld moet worden dat Mobach niet heeft ingestemd met het verplaatsen van de expeditieruimte. De	In het licht van het bovenstaande komt artikel 5.4.4 van de planregels als volgt te luiden: *5.4.4 Beoordelingskader Geluid* *Voor geluid geldt het volgende beoordelingskader:* *1. Voldaan wordt aan de grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.* *2. Als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en/of kosteneffectief kan worden voldaan aan het bepaalde in de regel onder 1, kan er worden afgeweken van de genoemde maximale etmaalwaarde, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50dB(A) is toegestaan. Uit een deskundigenonderzoek moet blijken dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om het geluidniveau te verminderen worden getroffen.* *3. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid van maximaal 50dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden.* *4. Vanwege de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 geldt een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) gedurende de dagperiode (07:00-19:00uur), 65 dB(A) gedurende de avondperiode (19:00-23:00 uur) en 60 dB(A) gedurende de nachtperiode (23:00-07:00uur). Laden en lossen ten behoeve voor de functie als bedoeld in artikel 3.1 onder 2 is gedurende de dagperiode van toetsing aan het maximale geluidniveau uitgesloten. Laden en lossen is gedurende de avond- en nachtperiode niet toegestaan.* *5. De grenswaarde voor het langtijdgemiddelde geluid vanwege bedrijven en voorzieningen op de gevel van een woning en andere geluidgevoelige functies, bedraagt in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A).*

		verplaatsing van de expeditieruimte naar de noordkant is blijkbaar een wens van de gemeente, maar deze verplaatsing in het bestemmingsplan heeft niet in overleg met Mobach plaatsgevonden. Daar komt bij dat Mobach een ontsluiting via de Kanaalweg als een ongewenste oplossing ziet, vanwege de verkeers(on)veiligheid. Bouwhoogte schoorstenen In artikel 3.3.2, eerste lid, van de planregels is de volgende passage opgenomen: "*met dien verstande dat de maximale bouwhoogte van de schoorstenen op het adres Kanaalweg 24 ten hoogste de bestaande bouwhoogte is*". Mobach merkt hierover op dat de in gebruik zijnde schoorsteen bij de grote oven in- en uitgeschoven kan worden. De hoogte is daarmee nu flexibel. Het is voor haar niet duidelijk of de hoogste hoogte in het ontwerpbestemmingsplan nog is toegestaan. Zij verzoekt u daarom om in het bestemmingsplan te regelen dat deze schoorsteen flexibel mag blijven. **C: Woning kan niet worden wegbestemd (§4)** Aan de woning die op het perceel staat is in het bestemmingsplan de bestemming 'Gemengd' toegekend met de functieaanduiding 'wonen uitgesloten'. Uit de toelichting begrijpt Mobach dat de wens bestaat om deze woning als bijzonder object onderdeel uit te laten maken van het Merwedepark. Een woonfunctie wordt niet passend geacht binnen het park. De bestaande woonfunctie is daarom onder het overgangsrecht gebracht. De woning is thans bestemd als dienstwoning (zie §1.6). Conform vaste jurisprudentie moet legaal bestaand gebruik in beginsel als zodanig in een nieuw bestemmingsplan positief worden bestemd. Hieraan wordt in dit geval niet voldaan en dus wordt in strijd met vaste jurisprudentie gehandeld. Los hiervan, is in de toelichting niet gemotiveerd waarom een woonfunctie niet passend zou zijn binnen het park. Ook is niet gemotiveerd dat gelet op de bestaande woonfunctie sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De raad moet altijd waarborgen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De woning dient daarom alsnog positief te worden bestemd.	In paragraaf 6 besteedt Mobach aandacht aan de plantoelichting. Zij verwijst daarvoor naar bijlage 6 bij de zienswijze. De genoemde onderwerpen komen in onze reactie op de zienswijze aan de orde en waar nodig is de toelichting hierop aangepast. Paragraaf 7 van de zienswijze is gewijd aan het herontwikkelingsinitiatief. In onderdeel 7.1 en 7.2 van de zienswijze geeft Mobach aan dat zij haar bedrijfsactiviteiten als gevolg van de woningbouwontwikkeling die in de omgeving van haar perceel is voorzien, zal moeten/ willen staken. Dat is uiteraard aan Mobach. Wij zijn van oordeel dat met de regeling die wij in het bestemmingsplan voorstellen de bedrijfsvoering van Mobach voor de toekomst wordt veiliggesteld. Mobach geeft verder aan dat zij eerder plannen heeft ontwikkeld voor de herontwikkeling van haar perceel. Aan het slot van onderdeel 7.3 van de zienswijze geeft Mobach aan dat destijds besloten is om het voorbereide initiatief niet verder te onderzoeken omdat het een 'onvoldoende haarbare business case' opleverde. Daarom hebben wij het betreffende alternatief in het kader van het bestemmingsplan niet verder afgewogen. In onderdeel 7.4 van de zienswijze geeft Mobach aan dat de gemeente haar aanvullende ontwikkelmogelijkheden elders zou kunnen aanbieden. Het spreekt voor zich dat wij dergelijke mogelijkheden niet in het kader van het bestemmingsplan hoeven af te wegen. Bovendien is het gelet op het recente arrest van de Hoge Raad over het 1 op 1 contracteren over gemeentelijk onroerend goed niet meer mogelijk om aan Mobach een gemeentelijke grondpositie in of buiten het plangebied aan te bieden. De afgelopen twee maanden hebben wij de herontwikkelingsmogelijkheden ter plaatse van het perceel van Mobach samen met Mobach verkend. Op dit moment ligt nog geen concreet plan voor dat de raad kan afwegen. Omdat wij wel mogelijkheden zien om te komen tot herontwikkeling, stellen wij de raad voor om daarvoor een delegatiebesluit te nemen. In het delegatiebesluit legt de raad de kaders vast waarbinnen wij, nadat wij met Mobach een anterieure overeenkomst gesloten hebben, een bestemmings- of omgevingsplan kunnen voorbereiden en vaststellen.

		D: Onjuist beoordelingskader geluidbelasting Mobach (§5) Het LBP Sight rapport is ondeugdelijk tot stand gekomen. Het akoestisch onderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag is gelegd, is gebaseerd op onjuiste uitgangspunten en gebrekkig. Alleen al hierom kan het bestemmingsplan in haar huidige vorm niet worden vastgesteld. Dat zou strijdig zijn met het op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht op de raad rustende vereiste van een zorgvuldige voorbereiding van een bestemmingsplan. Wij lichten dit toe. Volgens vaste jurisprudentie moet bij het onderzoek dat ertoe dient te beoordelen of ter plaatse van nieuwe woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd in verband met mogelijke milieuhinder van een nabijgelegen bedrijf, worden uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden op het perceel van dat bedrijf. Dat is niet gebeurd. In de notitie Milieuzonering Mobach van 11 oktober 2021 is door LBP Sight niet nagegaan welke milieucategorie volgens de vigerende beheersverordening op het perceel is toegelaten, en is Mobach ten onrechte aangemerkt als een bedrijf in milieucategorie 3.1 in plaats van 3.2. Vervolgens zijn door LBP Sight onjuiste richtafstanden (en dus ook onjuiste bijbehorende milieuzones) gehanteerd. Voor milieucategorie 3.2 geldt namelijk volgens de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' een richtafstand van 50 meter voor het omgevingstype gemengd gebied. Voor de milieuaspecten stof, geluid en gevaar gelden voor milieucategorie 3.2 richtafstanden van respectievelijk 50, 100 en 30 meter. Omdat zich hier een knelpunt voordoet, de beoogde woningbouwlocatie en milieuzones overlappen elkaar grotendeels, had LBP Sight vervolgens specifieker naar het milieubelang van Mobach moeten kijken aan de hand van de verleende milieuvergunning. LBP Sight heeft ook dat niet op juiste wijze gedaan. Zij heeft weliswaar opgemerkt dat Mobach beschikt over een Hinderwetvergunning die op 3 november 1983 is verleend voor activiteiten ten gevolge van het in werking hebben van een pottenbakkerij, maar concludeert vervolgens ten onrechte dat de hierin opgenomen geluidvoorschriften aansluiten bij de grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde die de gemeente hanteert	<u>Luchtkwaliteit</u> In de zienswijze komt het aspect luchtkwaliteit niet naar voren. In het rapport van SPA dat bij de zienswijze is gevoegd, wordt wel ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Daarom besteden wij toch aandacht aan dit aspect. SPA geeft aan dat de normstelling voor luchtkwaliteit ruim is en dat er geen (grote) problemen te verwachten zijn. Wij delen die opvatting en verwijzen naar het luchtkwaliteitsonderzoek dat als bijlage 18 bij de plantoelichting is gevoegd. SPA maakt nog een opmerking over het slijpen van aardewerk. Wij wijzen erop dat deze activiteit niet vergund is en dat deze op dit moment op de openbare weg (en dus buiten de inrichting plaatsvindt). Tot nu toe is de activiteit feitelijk gedoogd, maar het spreekt voor zich dat daarvan in de nieuwe situatie geen sprake kan zijn. SPA wijst bovendien op de geldende ARBO-normstelling. Deze normstelling speelt in het kader van een bestemmingsplan geen rol, maar het spreekt voor zich dat Mobach ervoor moet zorgen dat zij aan deze wetgeving voldoet en daarmee voorkomt dat personeelsleden aan het gevaarlijke stof dat vrijkomt bij het slijpen worden blootgesteld. Voor de overige aspecten die SPA in verband met het aspect luchtkwaliteit aanhaalt, geldt dat deze, voor zover feitelijk juist, niet tot gevolg hebben dat niet aan de geldende normstelling wordt voldaan, zoals SPA zelf ook al aangeeft.

		voor het plangebied. LBP Sight gaat er daarmee aan voorbij dat in de milieuvergunning enkel rekening is gehouden met de destijds bestaande woningen en niet met de nieuwe geluidgevoelige functies die op een kortere afstand van Mobach zijn beoogd. De milieucontouren van de vergunde activiteiten lopen ruim over het plangebied en de bouwgrens. LBP Sight had moeten constateren dat de woningbouwplannen moeten worden aangepast, omdat de vergunde bedrijfsactiviteiten niet in acht kunnen worden genomen. Dit houdt in principe altijd een inbreuk op de belangen van een bedrijf in. Dat is echter niet wat LBP Sight ten aanzien van Mobach heeft geconstateerd en hier is ten onrechte aan voorbij gegaan. In plaats daarvan heeft LBP Sight ten onrechte betekenis toegekend aan een alternatieve representatieve bedrijfssituatie die niet overeenstemt met de bestaande bedrijfssituatie van Mobach. Om ter plekke van de nieuwe woningen toch een goed woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen, zal Mobach volgens LBP Sight maatregelen moeten treffen c.q. haar bedrijfsvoering moeten aanpassen. De maatregelen/aanpassingen zijn met name noodzakelijk vanwege het geluid dat Mobach produceert. Met deze werkwijze berekent LBP Sight vanuit een bepaalde gewenste uitkomst voor wat betreft geluid de maximaal te vergunnen situatie voor Mobach. Uit jurisprudentie volgt dat deze werkwijze onjuist en dus niet houdbaar is. De raad moet bij de vaststelling van het bestemmingsplan uitgaan van het bestaande bedrijf van Mobach en aan de hand daarvan beoordelen of nieuwe woningen in de nabijheid daarvan ruimtelijk inpasbaar zijn. Dat is nu onvoldoende gebeurd. Dat de werkwijze van LBP Sight in het uitgevoerde akoestisch onderzoek onjuist is geweest en de uitkomst daarvan dus niet houdbaar is, wordt bevestigd in een door SPA WNP Ingenieurs opgestelde notitie van 2 december 2021 (bijgevoegd als bijlage 5). SPA WNP concludeert in deze notitie, na een beoordeling van het door LBP Sight uitgevoerde akoestisch onderzoek, het volgende: *"Uit de beoordeling blijkt dat in het Akoestisch onderzoek van LBP Sight een aantal voor de beoordeling van de situatie essentiële aspecten ontbreken. Daarnaast gaat LBP Sight uit van de omgekeerde wereld. Normaal moet bij inpassing van nieuwe woningen en appartementen ervan uit worden gegaan dat de huidige bedrijfsvoering van een bedrijf niet mag worden beïnvloed*	

		door deze nieuwe ontwikkelingen. Uit alle onderzoeken blijkt dat Mobach Keramiek B.V. voldoet aan haar vergunning. LBP Sight stelt echter dat het bedrijf zich maar moet aanpassen aan de nieuwe situatie door maatregelen te treffen. Echter deze maatregelen zijn niet gecommuniceerd met het bedrijf, noch is onderzocht of deze maatregelen technisch, praktisch of organisatorisch te treffen zijn. Daarnaast is geen rekening gehouden met eventueel gewenste uitbreidingen van de activiteiten van Mobach Keramiek B.V., het bedrijf beschikt in de bestaande situatie over voldoende akoestische ontwikkelingsruimte in westelijke richting (richting de nu geplande appartementen)." Daarbij benadrukt Mobach dat over de maatregelen die LBP Sight voorstelt geen overeenstemming is bereikt. Sterker nog, Mobach moest er via het ontwerpbestemmingsplan (en het LBP Sight onderzoek (bijlage 4 bij de plantoelichting) achter komen dat zij hoogstwaarschijnlijk gedwongen wordt maatregelen te treffen en haar bedrijfsvoering aan zal moeten passen. Zonder overeenstemming met Mobach over de te treffen maatregelen en de kosten daarvan had het ontwerpbestemmingsplan niet ter inzage gelegd mogen worden. Hoewel er op dit moment gesprekken lopen tussen de gemeente en Mobach over de vraag of het treffen van maatregelen acceptabel is en wie de kosten hiervan draagt, is er tussen partijen nog geen overeenstemming bereikt. Zolang er geen overeenstemming is bereikt, kan en mag de raad in redelijkheid niet tot vaststelling van het (ontwerp)bestemmingsplan overgaan. <u>Geluid in het ontwerpbestemmingsplan</u> In 3.1 lid 2 van de planregels staat dat de geluidbelasting van Mobach op de gevels van een nieuwe geluidgevoelige functie (zoals wonen) na verlening van een omgevingsvergunning voor die geluidgevoelige functie, moet voldoen aan de normering zoals bepaald in artikel 5.4.4 Beoordelingskader Geluid. Het Beoordelingskader Geluid waaraan Mobach volgens artikel 3.1 lid 2 van de planregels moet gaan voldoen, luidt als volgt: 1. Voldaan wordt aan de grenswaarde voor geluid vanwege bedrijven en voorzieningen van maximaal 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van een woning en andere	

		geluidgevoelige functies, en dat deze maximale geluidbelasting in stand wordt gehouden. 2. Als uit een deskundigenonderzoek blijkt dat niet doelmatig en! of kosteneffectief kan worden voldaan aan het bepaalde in de regel onder 1, kan er worden afgeweken van de genoemde maximale etmaalwaarde, met dien verstande dat een etmaalwaarde van maximaal 50dB(A) is toegestaan. Uit een deskundigenonderzoek moet blijken dat alle doelmatige en/of kosteneffectieve maatregelen om het geluidniveau te verminderen worden getroffen. 3. Voor het bedrijf aan de Kanaalweg 24 kan met inachtneming van het beoordelingskader van de Geluidnota Utrecht een hogere etmaalwaarde worden vastgesteld. 4. De grenswaarde in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A) bedraagt. Het voorgaande betekent dat als de ontwikkelaar wil aanvangen met de bouw van de woningen en een omgevingsvergunning daarvoor aanvraagt, Mobach maatregelen moet treffen c.q. haar bedrijfsvoering moet aanpassen zodat, nadat de vergunning aan de ontwikkelaar is verleend, wordt voldaan aan een aanvaardbaar geluidsniveau ter plaatse van de nieuwe woningen. Dit is om meerdere redenen onacceptabel en ontoelaatbaar. In de eerste plaats worden met artikel 3.1 lid 2 van het Ontwerpbestemmingsplan de bestaande akoestische milieubelangen van Mobach ingeperkt, terwijl bij de planvorming en het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt deze belangen leidend hadden moeten zijn. Zie daartoe hetgeen wij in §5.1 e.v. hebben opgemerkt. Ten onrechte wordt Mobach in het ontwerpbestemmingsplan, op basis van een ondeugdelijk akoestisch onderzoek, verplicht maatregelen te treffen vanwege de komst van nieuwe woningen en wordt niet gemotiveerd dat en waarom Mobach hiertoe in redelijkheid kan worden gehouden. Ten tweede staat op grond van het door LBP Sight uitgevoerde akoestisch onderzoek vast dat de huidige geluidbelasting van Mobach ter plaatse van de woningbouw ruimschoots hoger is dan de streefwaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde geluidniveau. Dit betekent dat Mobach in de bestaande situatie niet aan het Beoordelingskader Geluid kan	

		voldoen en dat de woningen in de directe nabijheid van Mobach (op ongeveer 5 a 10 meter) dus niet kunnen worden gerealiseerd, omdat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat vooralsnog niet is geborgd. In de derde plaats wordt in artikel 3.1 lid 2 van het bestemmingsplan gesteld dat Mobach maatregelen moet treffen zodat ná verlening van de omgevingsvergunning wordt voldaan aan de geluidsnormen zoals opgenomen in het Beoordelingskader Geluid. Dit betekent dat Mobach dus zelf moet monitoren wanneer een omgevingsvergunning voor de woningen wordt aangevraagd en zelf moet zorgdragen voor tijdige uitvoering van de maatregelen. Dit is de omgekeerde wereld. Het is de ontwikkelaar die de woningen wil bouwen en het kan niet zo zijn dat Mobach hier een actieve verplichting krijgt ten faveure van de ontwikkelaar. Los daarvan, zijn de geluidsnormen in het Beoordelingskader Geluid opgenomen teneinde bij het gebruik van de woningen een aanvaardbaar geluidsniveau te waarborgen. Na verlening van de omgevingsvergunning zal kunnen worden aangevangen met de start van de bouw van de woningen, maar het zal nog enige tijd duren voordat de woningen zullen worden opgeleverd (en zullen worden bewoond). Het is daarom ook niet redelijk om van Mobach te verlangen dat zij reeds maatregelen treft ten tijde van de verlening van de omgevingsvergunning zodat direct daarna wordt voldaan aan de geluidsnormen (terwijl nog niemand in de woningen woont). In de vierde plaats merkt Mobach het volgende op ten aanzien van artikel 5.4.4 lid 3 van het ontwerpbestemmingsplan. Dit artikel(lid) maakt het mogelijk dat voor Mobach, met inachtneming van het beoordelingskader van de Geluidnota Utrecht 2014-2018, een hogere etmaalwaarde wordt vastgesteld. Het is voor Mobach echter niet duidelijk hoe hoog die etmaalwaarde is en voor welke activiteiten deze acceptabel zou zijn. Dit volgt niet uit de Geluidnota Utrecht 2014-2018. Uit §5.3.2.4.2 van de plantoelichting leidt Mobach af dat hogere waarden vanwege de expeditie en het laden en lossen wellicht acceptabel zouden zijn. Hieruit blijkt echter ook dat de definitieve afweging op dit punt vooruit wordt geschoven naar het moment van vergunningverlening. Mobach wijst erop dat dit niet is toegestaan. Ook in een globaal bestemmingsplan moet worden onderbouwd dat de wens tot het realiseren van geluidsgevoelige functies reëel is. In de fase van planvorming is het	

		namelijk nog mogelijk om geluidsproblemen te voorkomen door middel van een andere inrichting van het gebied. Mobach kan zich ten slotte ook niet vinden in artikel 5.4.4. lid 4. Hieruit volgt namelijk dat de grenswaarde in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) in alle gevallen maximaal 35 dB(A) bedraagt. Mobach kan niet aan deze grenswaarde voldoen vanwege het 24 uur per dag stoken van de gasovens. Het maximaal aantal dB(A) moet daarom worden aangepast aan de feitelijke situatie van Mobach. Indien dit leidt tot de conclusie dat ter plaatse van de woningen geen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat/ geluidniveau dan heeft dit tot gevolg dat de woningen in de directe nabijheid van Mobach planologisch gezien niet mogelijk zijn. **Toelichting (§6)** Naast bovengenoemde bezwaren heeft Mobach ten slotte nog een aantal opmerkingen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Wij hebben deze opmerkingen met een vermelding van de relevante paragrafen uit de toelichting waarop zij betrekking hebben, opgenomen in een bijlage bij deze zienswijze en volstaan kortheidshalve met een verwijzing naar dit document (zie bijlage 6). **Herontwikkelingsinitiatief (§7)** Uit voorgaande volgt dat Mobach haar huidige bedrijfsvoering niet zonder meer kan voortzetten als het bestemmingsplan in de huidige vorm wordt vastgesteld. Voor zover de huidige bedrijfsactiviteiten van Mobach al deugdelijk zouden worden ingepast, dan voorziet Mobach dat zij op den duur haar deuren zou moeten sluiten. Een bedrijf als Mobach, met al haar milieugevolgen voor de omgeving, is niet passend in een sterk verdichte woonomgeving. Mobach ziet met name een bedreiging in de verkeersafwikkeling via de Kanaalweg (waarbij leveranciers met vrachtwagens een van de drukste fietspaden van Utrecht moeten passeren) en geluid (klagende omwonenden). Al met al ziet Mobach zich dus genoodzaakt om na te denken over alternatieven voor de toekomst. Mobach sluit niet uit dat zij over een aantal jaren, met name na de realisatie van de zogenoemde fase 2 (de dichtstbijzijnde woningen aan de westkant, op 5 meter afstand van haar bedrijf), tot de conclusie moet komen dat zij haar bedrijfsactiviteiten niet langer op	

		de huidige locatie kan voortzetten. Hoewel dit niet haar voorkeur heeft, is zij wel genoodzaakt geweest om na te denken over alternatieven. In dat verband wijst Mobach op het volgende. Al in 2020 hebben de gemeente en Mobach gesproken over alternatieven vanwege de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Destijds voorzag Mobach namelijk al problemen voor haar bedrijfsvoering door de komst van duizenden woningen in dit gebied. In opdracht van de gemeente heeft BURA Urbanism het werkboek Mobach d.d. 31 januari 2020 opgesteld. In dit werkboek is een suggestie voor een (gedeeltelijk) herontwikkelingsplan gedaan (bijlage 7). Naar aanleiding hiervan heeft Mobach een plan opgesteld dat uitgaat van een toevoeging aan het volume van de fabriek van Mobach van 2.400 m^2 bvo aan wonen en waarbij het rijksmonument zoveel mogelijk wordt behouden. Mobach verwijst naar het document "Mobach Utrecht" d.d. 2 juli 2020 (bijlage 8). Destijds is echter geconstateerd dat dit volume/plan voor Mobach een onvoldoende haalbare business case oplevert. Destijds is dus besloten dit alternatief niet verder te onderzoeken. Gelet op het bestemmingsplan zijn alternatieve oplossingen weer relevant geworden. Mobach staat nog steeds open voor een herontwikkelingsvariant. Voor zover op de huidige locatie geen groter volume dan genoemd in het "Mobach Utrecht" d.d. 2 juli 2020 (planologisch) mogelijk is, dan verzoekt Mobach acht te slaan op andere alternatieve locaties binnen de Merwedekanaalzone. De gemeente heeft daartoe in het werkboek Mobach d.d. 31 januari 2020 reeds een aantal concrete locaties genoemd, namelijk het bouwblok direct achter het pand (bouwblok 6), het bouwblok grenzend aan de Europalaan (bouwblok 3) of een van de andere bouwblokken in de buurt van Mobach, bijvoorbeeld bouwblok 1a (bijlage 9). Indien Mobach het plan d.d. 2 juli 2020 kan ontwikkelen en/of additioneel een bouwclaim elders in het gebied heeft al dan niet mogelijk te maken door een (gedeeltelijke) grondruil dan kan zij tot een haalbare business case komen die haar in staat stelt om haar bedrijfsactiviteiten op de huidige locatie op termijn te beëindigen en mogelijk elders voort te zetten. Mobach verzoekt de raad hier rekening mee te houden bij de vaststelling van het bestemmingplan. Op grond van vaste jurisprudentie moet de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening houden met een particulier	

		initiatief, voor zover dat initiatief voldoende concreet is, tijdig kenbaar is gemaakt en ten tijde van de vaststelling van het plan op basis van de op dat moment bekende gegevens de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan kan worden beoordeeld. Het indienen van een verzoek in een zienswijze is een passende en gebruikelijke manier om een ruimtelijk initiatief kenbaar te maken. Dit plan van Mobach voor herontwikkeling moet daarom als een voldoende concreet initiatief worden aangemerkt dat de raad moet betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Mobach gaat ervan uit dat de raad hiertoe zal overgaan. Voor zover over het plan van Mobach nog vragen bestaan, is zij bereid om hier een toelichting op te geven. **Conclusie** Mobach verzoekt uw raad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, althans niet in de voorgestelde vorm, omdat hiermee niet is gewaarborgd dat zij haar huidige bedrijfsactiviteiten kan continueren. Mobach is graag bereid tot een nadere toelichting en staat ook nadrukkelijk open voor verder overleg.	

5. Bestuurlijke lus

5.1 Aanpassing planregels

De Raad van State heeft op 21 augustus 2024 een tussenuitspraak gedaan over het beroepschrift van Stedin. De Raad van State heeft de gemeenteraad de opdracht gegeven de geconstateerde omissies te repareren. Stedin heeft aangegeven in te stemmen met de voorgestelde aanpassingen.

Verschrijving vermogenseenheid MWA

Geconstateerd is dat in de regels een verkeerde vermogenseenheid is gebruikt. Er stond MWA dit moet zijn MVA (mega volt ampere).

Doorgestreept is wat weggehaald wordt en onderstreept is wat toegevoegd wordt.

Naar aanleiding van dit beroep worden de regels in artikel 4 lid 4.1 onder 2 als volgt aangepast:

4.1 Doel van de functie

Locaties met de functie 'Bedrijf - Nutsvoorziening' zijn bedoeld voor:

1. nutsvoorzieningen die in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten functiemenging zijn opgenomen en die zijn ingedeeld in categorie A of B1;
2. ter plaatse van de functie-aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - transformatorstation' ook voor een transformatorstation tot en met ten hoogste categorie 3.2 in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten, met dien verstande dat het maximaal vermogen ten hoogste 100 ~~MWA~~ MVA bedraagt.

Bouwhoogte aanpassen

De maximaal toegestane bouwhoogte voor (bestaande) gebouwen en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op gronden met de functie Bedrijf-Nutsvoorziening, is geregeld in de artikelen 4.3.1 en 4.3.2 van de planregels. Stedin is het niet eens met deze bouwregels, omdat die haar bouw- en daarmee haar uitbreidingsmogelijkheden beperken. Om ook in de toekomst in de energiebehoefte te kunnen voorzien, moeten naar verwachting de voorzieningen op het perceel worden uitgebreid. De in het plan geregelde bouwhoogtes staan daaraan in de weg.
In het verweer heeft de gemeente een voorstel gedaan om de regels aan te passen. De voorgestelde wijziging heeft als doel om de bestaande capaciteit van het station van Stedin te kunnen blijven benutten in combinatie met de beoogde ontwikkeling van de wijk. Daarvoor is het noodzakelijk om een dak op het bestaande station te plaatsen, waardoor de geluidsproductie van het station wordt beperkt. Hierdoor kunnen de beoogde geluidgevoelige woningen en voorzieningen in de directe omgeving worden gebouwd. Deze hogere bouwhoogte is ruimtelijk aanvaardbaar is, omdat deze hoogte erop gericht is om milieumaatregelen mogelijk te maken die de hinder van de nutsvoorziening verkleinen. De extra bouwhoogte is zeer gering ten opzichte van de bestaande situatie waardoor mede gelet op de afstand tot bestaande en nieuwe gebouwen en functies, geen sprake is van een negatief effect op de omgeving en daarmee sprake is van een goede, aanvaardbare stedenbouwkundige inpassing.

Naar aanleiding van dit beroep worden de regels in artikel 4 lid 4.3.1 als volgt aangepast:

4.3.1 Gebouwen

1. Gebouwen mogen uitsluitend in het bouwvlak worden gebouwd.
2. De bouwhoogte bedraagt maximaal de bestaande bouwhoogte.
3. In afwijking van de regel onder 2 is ter plaatse van de beide bestaande transformatoren een bouwhoogte van maximaal 8 meter toegestaan als dit noodzakelijk is voor het beperken van de milieuhinder van de nutsvoorzieningen.

4.3.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. Ter plaatse van bestaande bouwwerken geen gebouw zijnde, is de toegestane bouwhoogte gelijk aan die van de bestaande bouwwerken geen gebouw zijnde.
2. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.
3. De regel onder ~~1~~ 2 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
4. In afwijking van de regel onder ~~1~~ 2 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
5. In afwijking van de regel onder 1 mag de bestaande bouwhoogte met maximaal 2 meter worden overschreden als dit noodzakelijk is voor het beperken van de milieuhinder van de nutsvoorzieningen.

Begrip Plan aanpassen

Omdat het plan hersteld wordt met een bestuurlijke lus, verandert de digitale plannaam. In bijlage 1 bij de regels wordt het begrip Plan als volgt aangepast:

Plan

Het bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPMERWEDEDG5EUROPA.VA02 van de gemeente Utrecht.

5.2 Aanpassing verbeelding

Door 4 bewoners van de woningen aan de Kanaalweg is beroep aangetekend. Voor dit beroep heeft de Raad van State een einduitspraak gedaan. Op deze locatie zijn per abuis twee gebiedsaanduidingen aan de betreffende gronden toegekend die de maximale bouwhoogte regelen. Zie voor de exacte locatie onderstaande afbeelding. Het is niet de bedoeling om de aanduiding “overige zone-zone 2” aan deze gronden toe te kennen, maar de aanduiding “overige zone-zone 3”. De Raad van State heeft voor de locatie de aanduiding “overige zone- zone 2” vernietigd. De verbeelding is nu op dit punt aangepast. De uitspraak is op de verbeelding geconsolideerd.

