Inspraakreacties en beantwoording SPVE Papendorp Noord

Het concept SPVE Papendorp Noord is op 5 juli door college van B&W vrijgegeven voor inspraak. Het SPVE Papendorp Noord heeft ter inzage gelegen van 16 juli tot 16 september. De start van de inspraakprocedure is kenbaar gemaakt door middel van nieuwsbrief Leidsche Rijn Groeit, en direct betrokkenen zijn via de mail op de hoogte gebracht.
Reageren kon via mailbox leidscherijngroeit@utrecht.nl, via de website Papendorp: bouw woningen | Gemeente Utrecht

De inspraakperiode heeft geleid tot 3 reacties van drie partijen. IN de e-mails zijn een aantal separate vragen en/of onderwerpen benoemd. Voor 2 van de 3 partijen zijn de vragen en beantwoording in onderstaande tabel weergegeven. Voor de 3e partij is onderaan de tabel, een integrale reactie opgenomen. Dit omdat de reactie een juridisch document is vanuit advocatenkantoor namens een bedrijf. En deze zich moeilijk laat samenvatten in een tabel. De reactie van het advocatenkantoor namens een bedrijf is als bijlage opgenomen.

	Inspraakreactie	**Antwoord**
Vereniging Parkmanagement Papendorp	Komen in het nieuwe gebied voor wat betreft de kantoorkavels dezelfde erfpacht voorwaarden als in het thans bestaande Papendorp?	De erfpachtvoorwaarden waaronder kantoorkavels worden uitgegeven in het nieuwe gebied Papendorp Noord moeten nog worden uitgewerkt.. Dit hoeft niet bekend te zijn bij vaststelling van SPVE.
	Hoe worden de verschillende functies in het gebied integraal beheerd? Zoals bijvoorbeeld Wonen in Taats Noord of Kantoren in Papendorp Noord. Maar ook in combinatie (of niet) met het huidige Papendorp	Het plangebied Papendorp Noord kent straks een uitbreiding van en hernieuwde inrichting van bestaande openbare ruimte. Welke rol de Vereniging Park Management krijgt in beheer en onderhoud binnen plangebied Papendorp Noord is nog nader uit te zoeken. Dit hoeft niet bekend te zijn bij vaststelling van SPVE.
	Wat is de visie m.b.t. de vervoersverbindingen tussen de Hub en de kantoren gelegen in geheel (oud en nieuw) Papendorp?	De visie met betrekking tot de mobiliteit in Utrecht, en op Papendorp daarmee ook, is beschreven in het Mobiliteitsplan 2040.

		Vanuit de HUB gaan buslijnen naar het Taatsenplein. Ook maakt deelmobiliteit onderdeel uit van de HUB, bestaande uit deelauto's, fietsen en scooters. Ook daarmee zijn de kantoren op Papendorp te bereiken. Op termijn is mogelijk sprake van een westtangent, zoals in het Mobiliteitsplan beschreven is.
	Is het voldoende duidelijk dat de Hub de huidige PenR parkeer capaciteit integraal overneemt?	In het SPVE is aangegeven dat de parkeerruimte in eerste instantie de huidige tijdelijke P+R vervangt en daarnaast in de eerste jaren ruimte voor bezoekers van Utrecht en forenzen biedt. Tevens is aangegeven dat onder meer voor deze doelgroepen op regionaal niveau gezocht wordt naar locaties voor passende transferia welke op middellange termijn de parkeerbehoefte van deze doelgroepen kan ondervangen.
	Wat is de consequentie van mogelijk verschuiven van mobiliteitsprofiel B naar A. voor de plaats en bereikbaarheid en parkeermogelijkheid voor auto's in het bestaande Papendorp gebied alsmede het nieuwe gebied Papendorp Noord?	Vooralsnog is er geen sprake van verschuiving naar Mobiliteitsprofiel A. Mocht dat aan de orde zijn, heeft dat geen invloed op bestaande parkeercapaciteiten bij reeds ontwikkelde kavels. Wel als vanuit die kavels een vraag komt tot aanpassing van

		het gebouw m.b.t. parkeren. Dan zal, net als nu, het geldende beleid als toetsingskader dienen. Voor de ontwikkeling van Papendorp Noord kan het invloed hebben, op dan nog te realiseren ontwikkelingen. Hoe en wat wordt dan bezien.
	Wat zijn de mogelijke toekomstige consequenties voor Papendorp bij wijziging naar mobiliteitsprofiel A?	Zie hierboven.
	Waarop is het metrage te ontwikkelen kantoor gebaseerd?	Het metrage maakt deel uit van de 138000 m2 bvo die in de provinciale verordening is toegestaan als uitbreiding voor Papendorp. Het betreft geen extra metrage kantoor ten opzichte van wat al was toegestaan.
	Wat zijn de gevolgen als op het moment dat deze woningen ontwikkeld kunnen gaan worden er geen zicht is op concretisering van enige kantoorontwikkeling die de basis voor de geluidsmuur zou zijn?	In het SPVE is beschreven dat een geluidswerende functie in de vorm van bebouwing nodig is in de deelgebieden. Dat kan door kantoorontwikkeling, maar ook door woningbouw met een dove gevel. Mocht onverhoopt de bebouwing die een geluidswerende functie vervult niet gebouwd kunnen worden, moeten andere (tijdelijke) voorzieningen getroffen worden.
	Aan welke maatregelen/waarborgen denkt de gemeente om het huidige hoge niveau tenminste te behouden?	Middels de tenders van de kavels en in de uitwerking van de openbare ruimte zal de kwaliteit geborgd zijn.

	Wat is er in het nieuwe plan opgenomen inzake veiligheid of hoe zal bereikt worden dat er eenheid is in de wijze van het in stand houden van de veiligheid zoals die op het huidige Papendorp bestaat	De ontwikkeling van Groenewoud en Papendorp Noord betreft de ontwikkeling van een woonwijk met daarbij aanvullende voorzieningen. Aandachtspunten ten aanzien van veiligheid zijn daarbij wezenlijk anders dan op een bedrijventerrein en/of kantorenpark. Aandacht voor diversiteit in doelgroep én een veilige en overzichtelijke openbare ruimte creëren en borgen de (sociale) veiligheid in de nieuwe woonwijk.
Rijkswaterstaat	Niet alleen de hub lijkt aan afrit 8a te hangen, maar ook de gehele woonwijk. Hoewel verkeer vanuit en naar het plangebied ook nog andere aansluitingen op het HWN kan gebruiken (aansluitingen 8 op de A2 en 16 op de A12 en via het OWN zelfs nog meer) blijft de vraag of het HWN, dat op de betreffende plekken al grote problemen ondervindt, dat zo maar aan kan	De afslag 8a wordt inderdaad niet uniek voor de mobiliteitshub gebruikt. Dit is eerder met RWS besproken in het kader van de doorrekening die in een eerdere fase van de planontwikkeling heeft plaats gevonden met een projectvariant van VRU 3.4. Daaruit bleek dat er ruim voldoende ruimte is voor de verkeersafwikkeling op de afslag 8a. Bij het ontwerpen van de Mobiliteitshub en de meer gedetailleerde uitwerking van de toeleidende verkeersstructuur wordt als uitgangspunt gehanteerd dat er geen buffering op de afslag 8A mag plaatsvinden zodat terugslag op de rijksweg A2 wordt voorkomen.

		Ten behoeve van het nog op te stellen omgevingsplan zal een definitieve modelberekening worden opgesteld.
	Om deze reden dringt RWS al lang aan op een gedetailleerd verkeersonderzoek naar de effecten van geplande ontwikkelingen (niet alleen t.g.v. voorliggend plan, maar in combinatie met andere plannen in heel Utrecht Zuidwest). Een dergelijk onderzoek dient in overleg en afstemming met RWS plaats te vinden.	Onderzoek naar de verkeersafwikkeling in een breder perspectief vindt in overleg met RWS plaats in het kader van Uned. Met betrekking tot de lokale situatie vindt ook in de volgende planfasen afstemming met Rijkswaterstaat plaats.
	Wat betreft de mobiliteitshubs XL heeft al veel overleg plaatsgevonden. Functie, doelgroepen en omvang van een dergelijke voorziening zijn daarbij door RWS altijd in een breder perspectief geplaatst. O.a. het belang van de draaischijf van Nederland (zie boven), het oplossend vermogen van regiohubs langs wegencorridors voor zowel leefbaarheid als bereikbaarheid en de noodzaak tot een bijpassende meer sturende regionale parkeerstrategie maken onderdeel uit van zo'n perspectief. In de reactie van RWS op het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 wordt dit uitgebreider beschreven. Naar ons oordeel dienen hubs in de directe omgeving van Ring Utrecht vooral voor bewoners te worden ingezet en is het zaak forenzen en andere spitsreizigers zo veel mogelijk al eerder af te vangen. Aan het door RHDHV opgestelde functioneel PvE waarin de omvang van 2.000-3.000 benodigde parkeerplaatsen wordt onderbouwd kan nog onvoldoende vertrouwen worden ontleend dat hier voldoende aandacht voor is. Zo bedraagt het aantal forenzen afhankelijk van de uiteindelijke omvang nog steeds meer dan een derde tot de helft van het aantal beschikbare plaatsen en zal een eerste fase nog lange tijd een grote overmaat aan parkeerplaatsen beschikbaar hebben	Ten aanzien van de regionale parkeerstrategie en de rol van de Mobiliteitshub verschillen gemeente en RWS niet van mening. Zoals het SPVE aangeeft wordt de Mobiliteitshub XL voornamelijk ingezet voor bewoners. Het aantal bewoners dat gebruik maakt van de Mobiliteitshub neemt in de loop der jaren toe. In de eerste periode biedt dat ruimte om de functie van de tijdelijke P+R over te nemen. Het is derhalve de bedoeling dat er in de hub niet meer ruimte voor parkeren door forenzen wordt geboden dan al aanwezig in de huidige situatie. We realiseren ons dat daarbij de tijdige realisatie van regiohubs van groot belang is. Ook

	t.o.v. het aantal bewoners waarop wordt gerekend. Dat laatste kan betekenen dat in een periode dat de bereikbaarheid via de Ring al tekortschiet ongewenst extra verkeer naar deze locatie wordt gegenereerd.	daarin lopen onze belangen parallel.
	Voor het in kaart brengen van de geluidsbelasting is geen gebruik gemaakt van het vigerende geluidregister als wettelijk uitgangspunt voor nieuwbouw. Daarin is het vastgestelde TB RING Utrecht 2020 opgenomen dat geluidsmaatregelen bevat die mogelijk ook een oplossend vermogen kunnen hebben voor onderhavig plan. Wachten tot het TB onherroepelijk wordt is dus niet aan de orde.	Bij planvorming dient inderdaad gebruik gemaakt te worden van het wettelijke vigerende geluidregister. Echter is er nog enige mate van onzekerheid over het doorgaan van het Tracé Besluit Ring Utrecht. De beroepsprocedure loopt nog en er is een gerede kans dat de gemeente bij het opstellen van het Omgevingsplan van andere uitgangspunten moet uitgaan, zoals het bijvoorbeeld niet toepassen van 2-laags ZOAB op de ring. In dat kader is er in het SPvE een worst-case benadering toegepast.
	De maximale te ontheffen geluidsbelasting vanwege rijkswegen gaat onder de omgevingswet omhoog van 53dB naar 60dB en de voorkeurswaarde van 48dB naar 50dB (in de tabel op pagina 57 wordt deze standaardwaarde voor rijkswegen overigens foutief op 55 dB gesteld). Er wordt geen duidelijke ambitie uitgesproken om deze voorkeurs- of standaardwaarde te behalen voor woningen, zoals dat wel gebeurt voor gemeentelijke wegen.	De 53 dB is feitelijk 57 dB zonder aftrek. In de tabel op pag 57 is inderdaad een fout opgenomen. Dat moet zijn 50dB. In het vigerende geluidbeleid van Utrecht is inderdaad geen restrictie opgenomen voor de hoogte van de geluidbelasting. Wel is opgenomen dat iedere woning, boven de voorkeurswaarde een luwe gevel moet hebben; een goede woningindeling en situeringseisen voor de

	Met name speelt dit aan de A2 zijde van het plan. Aan die zijde zal het TB RING weinig invloed hebben en dus ook niet voor een verbetering van het geluid zorgen. Er wordt gesteld dat nader onderzoek moet uitwijzen of daar kantoren of woningen gebouwd worden aan de meest geluidbelaste zijde. Woningen zouden daar dus kunnen als de verruiming van de geluidsnorm daarvoor gebruikt wordt, maar dat sluit minder goed aan bij de ambitie van Utrecht met betrekking tot gezonde verstedelijking die duidelijk hoger ligt dan de wettelijke normen. Aangezien geluid ook cumulatief ervaren wordt, is deze normopvulling een aandachtspunt. Een cumulatieve beoordeling van geluid en/of beoordeling vanuit gezondheid is niet bij dit SPvE bijgesloten/opgenomen. En maakt straks juist deel uit van de integrale (geluid)beoordeling onder de Omgevingswet.	buitenruimte. De verwachting is dat de hoofdlijn van dit beleid gecontinueerd gaat worden onder de Omgevingswet. Dit geld ook voor het geluid van de Rijksweg. De ambitiewaarde uit de nota Volksgezondheid is 63 dB. Bij opvulling tot aan de maximale waarde van 60 dB uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving wordt hier nog aan voldaan. Bij het akoestisch onderzoek voor het Omgevingsplan zal hier natuurlijk aandacht aan gegeven worden. Er zijn echter geen harde wettelijke normen om het cumulatieve geluid te beoordelen; het is aan bevoegd gezag om een afweging over de aanvaardbaarheid te maken.
	Een mooi uitgangspunt is het zoeken en borgen in het plan van een geluidsluwe gevel per woning. Er wordt gesproken over een voorkeursgrenswaarde (i.p.v. standaardwaarde) en ook onduidelijk is welke absolute of relatieve norm daarvoor gehanteerd wordt. Aanvullend m.b.t. geluid op achterzijde zie ook eerdere opmerking over TB Ring Utrecht.	Klopt dit heet onder de nieuwe wet standaardwaarde. Het geluidbeleid wordt de komende periode geactualiseerd. De lijn is daarom nu, als ongeschreven voortzetting van het bestaande beleid, dat de

		standaardwaarde geldt als geluidluw, dus voor Rijkswegen 50 dB en gemeentelijke wegen 53 dB.
	In de een na laatste alinea, deze begint met “In Groenewoud Noord”, staat “zie de gele vlakken in onderstaande figuur”. Dat moet zijn bovenstaande figuur en anders mist deze.	Dit slaat op het onderste plaatje van de naast de tekst gepresenteerde figuren van de geluidbelasting van de Rijksweg. De tekst wordt aangepast
	Het klopt dat er een groepsrisico-beoordeling moet komen t.a.v. transport gevaarlijke stoffen over de A2 en het ARK, als bedoeld in art. 8 van het Bevt.	Terechte constatering
	De invloedsgebieden van A2 (en A12) reiken tot 880 m (LT2-categorie), en zoals vermeld tot 90 m voor transport over het ARK (GF3	Terechte constatering
	Het klopt dat als bedoeld in art. 7 van het Bevt (met advies veiligheidsregio) ingegaan dient te worden op voorbereiding bestrijding en omvangsbeperking van een ramp en mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp voordoet.	Terechte constatering
	Anticiperen op de Omgevingswet (gewijzigde indeling kwetsbare objecten, en aanwijzen aandachtsgebieden/voorschiftgebieden) wordt gemist	Met de komst van de omgevingswet verandert een deel van het externe veiligheidsbeleid. In het omgevingsplan worden eventuele voorschriften gebieden vastgelegd, tot een afstand van 200 meter van rijkswegen of (hoofd)binnenvaartroutes voor gevaarlijke stoffen. Hierbinnen kunnen dan eventuele aanvullende eisen worden gesteld aan het glas in een gebouw
NEDAL BV	Nedal BV heeft via Stibbe Advocaten een inspraakreactie ingediend op het SPVE. De zorg die uit de inspraakreactie spreekt, heeft betrekking op de geluidsproductie	De reactie op de inspraakreactie is als bijlage opgenomen.

	van Nedal in relatie tot de te realiseren woningbouw. En de zorg hoe die woningbouw zich verhoudt tot het kunnen blijven uitoefenen van de activiteiten	

Bijlage: Reactie op Zienswijzenbrief Stibbe (namens Nedal) inzake SPvE Papendorp Noord - geluid

Algemeen

In haar zienswijze geeft Nedal aan geen onoverkomelijke bezwaren te hebben tegen herontwikkeling van het gebied Papendorp Noord. Wel stelt Nedal dat realisering van de nieuwe plannen geenszins mag leiden tot een beperking van de bestaande rechten van Nedal. Indien hindergevoelige functies nabij Nedal worden gerealiseerd dient dit gebaseerd te zijn op gedegen onderzoek en uitsluiting van ongewenste wederzijdse hinder, waarbij de vigerende geluidsruimte en de redelijke uitbreidingsmogelijkheden dienen te worden gerespecteerd.
Over dat standpunt bestaat met de gemeente geen verschil van opvatting. De vergunde ruimte zal worden gerespecteerd.
Ten behoeve van het SPVE is een eerste inschatting gemaakt van de geluidssituatie. Zoals aangegeven in het SPVE zal voor het deelgebied Groenewoud Noord als uitwerking van het SPVE een SP worden opgesteld, waarin de definitieve stedenbouwkundige uitwerking zal worden aangegeven. Ten behoeve van dat SP zal een geluidsrapport worden opgesteld, op basis waarvan meer precies zal worden aangegeven of en zo ja welke specifieke maatregelen noodzakelijk zijn met het oog op de rechten en belangen van Nedal. Op dit ogenblik wordt daarover reeds regelmatig met Nedal van gedachten gewisseld. Uiteraard zal dat ook in de fase van het opstellen van het SP het geval zijn.
Wij zijn niet van mening dat, zoals Nedal stelt, in Groenewoud Noord een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat. Niet voor niets zijn wettelijke regelingen opgesteld om te voorkomen dat zulks het geval zou zijn. Aan die regelingen zal uiteraard worden voldaan. Nedal stelt voorts dat het onvermijdbaar is dat klachten, onrust en fricties het gevolg zullen zijn. Deze bewering vindt geen grond in de huidige situatie, waarbij in Kanaleneiland woningbouw aanwezig is binnen de bestaande geluidscontouren. Er kan echter niet volledig worden uitgesloten dat door omwonenden wordt geklaagd over ervaren hinder, ondanks dat wordt voldaan aan de wettelijke regelingen.

Reactie op specifieke onderdelen

(7)/(27/28/30) Volgens de huidige wetgeving (Wet geluidhinder) moet de gemeente bij een bestemmingsplan waarin een deel van het gezoneerde industrieterrein wordt omgezet naar woonbestemming, een aangepaste geluidszone vaststellen. Onder de Omgevingswet zijn er geen geluidszones meer van kracht maar moet de gemeente een aandachtsgebied vaststellen. Dit moet nog worden gedaan volgens de voorschriften die daarvoor gelden en die anders zijn dan voor de bepaling van een geluidszone (b.v. 5 m rekenhoogte). De omvang en ligging van het aandachtsgebied zal zeker anders zijn maar dit zal geen invloed hebben op de geluidbelasting op woninggevels. Voor het berekenen van de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woonbestemming, zoals het SPvE al aan geeft. De gemeente heeft gerekend voor de hoogste gevels van het noordelijke blok in het SPvE op een hoogte van 30 m en niet zoals de brief veronderstelt op 5 m hoogte. De 5 m rekenhoogte is alleen gehanteerd voor de contourberekening, vanwege bepaling van de zone.

(11) Binnen de richtafstanden van de VNG-systematiek is woningbouw niet uitgesloten, op voorwaarde dat er een goede onderbouwing is en aan wettelijke eisen wordt voldaan. Dat aan die eis volgens uitspraak van de Raad van State destijds niet werd voldaan wil niet zeggen dat woningbouw binnen deze afstanden is uitgesloten.
(13)/(14)/(27/28/29/30) Voor de geluidbelasting door Nedal is inderdaad de Wet geluidhinder en tzt de Omgevingswet bepalend en niet de afstandstabel in de VNG-brochure. Voor het maximale geluidsniveau van Nedal is inderdaad een beoordeling nodig in het kader van een goede ruimtelijke

ordening, waarbij de afstandstabel wel kan worden gebruikt. Deze uitgangspunten hanteert ook de gemeente. Welk ‘aandachtgebied’ ook wordt gehanteerd (zone, afstandstabel of aandachtsgebied conform de Omgevingswet), de beoordeling van het woningbouwplan wordt bepaald door de berekende geluidbelasting en maximale geluidniveaus op de woningen binnen dat ‘aandachtsgebied’, waarbij de meest nabijgelegen woningen (die zijn in alle ‘aandachtsgebieden’ dezelfde) maatgevend zullen zijn.

(28) De bezwaren uit de LBP Sight notitie van 26 augustus 2021 worden niet gedeeld:
-Het geluid van lokale wegen door het plangebied, waarin ook het geluid van verkeer van en naar Nedal is opgenomen, wordt in het kader van de plannen wel berekend en beoordeeld.
-Het maximale geluidniveau en de geluidbelasting zijn berekend op basis van het rekenmodel voor de actuele vergunde bedrijfssituatie van Nedal, op een hoogte van 30 m voor de gevel van woningen en daarmee conform de wettelijke voorschriften.

(20) Bij de uitspraak van de Raad van State ging het bij de redelijke uitbreidingsmogelijkheden om concrete uitbreidingsplannen van Nedal voor het Pastaterrein, een vergunning was aangevraagd en verkregen). In 2007 is tussen Nedal en de Gemeente echter overeenstemming bereikt over een grondruil, waarbij het Pastaterrein eigendom van de Gemeente is geworden.

Onder 4:
(26) Woningbouw op 200 m afstand is niet bij voorbaat in strijd met wetgeving. Nader onderzoek moet uitwijzen wat binnen wetgeving mogelijk is, zoals in deze zienswijze ook wordt bevestigd.

(31) Onder de Omgevingswet gelden dezelfde grenswaarden als nu onder de Wet geluidhinder (de Letmaal wordt getalsmatig omgezet naar dezelfde Lden en een Lnight.

(33) Dat bewoners geluid horen van Nedal hoeft geen probleem te zijn zolang de geluidbelasting niet te hoog is. De wettelijke normen zijn bedoeld om hinder door geluid zoveel mogelijk te voorkomen en in de praktijk blijkt dat die in de bestaande situaties (waarin bewoners deze geluidbelastingen ervaren) niet tot hinder hoeft te leiden.

(34/(35)/(36) Vanwege het belang van voorkómen van overlast heeft de gemeente serieus onderzoek gedaan naar het geluid van Nedal. De geluidbelasting zal worden berekend en getoetst en zal de 55 dB(A) of 55 dB niet overschrijden.

Resumerend

In het SPVE Papendorp Noord zal worden aangegeven dat ten behoeve van het SP Groenewoud Noord een geluidsrapport zal worden opgesteld, waarvan de bevindingen in het stedenbouwkundig model voor Groenewoud Noord zullen worden verwerkt.