Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Chw bestemmingsplan Groenewoud

17 januari 2024

1 INLEIDING 3

1.1 PLANGEBIED VAN HET BESTEMMINGSPLAN 3
1.2 DOEL VAN HET BESTEMMINGSPLAN 3
1.3 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3

2 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 4

2.1 TERMIJN VOOR HET INDIENEN VAN ZIENSWIJZEN 4
2.2 ZIENSWIJZEN OVER HET BESTEMMINGSPLAN 4
2.3 WIJZE VAN BEOORDELING VAN ZIENSWIJZEN 4
2.4 PROCEDURE VOOR DE VASTSTELLING 4
2.5 BELANGRIJKSTE WETTELIJKE BEPALINGEN 4

3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5

3.1 AMBTSHALVE WIJZIGINGEN 5
3.2 WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN ZIENSWIJZEN 9

4 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 10

ZIENSWIJZE 1 INDIENER 1 (BEWONER KANALENEILAND) 10
ZIENSWIJZE 2 RIJKSWATERSTAAT 11
ZIENSWIJZE 3 VERENIGING PARKMANAGEMENT PAPENDORP E.A. 14
ZIENSWIJZE 4 RECYCLINGBEDRIJVEN PRU EN MRU ..... **ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.**
ZIENSWIJZE 5 INDIENER 5 (BEWONER KANALENEILAND) 17

1 Inleiding

1.1 Plangebied van het bestemmingsplan

Groenewoud maakt deel uit van de wijk Papendorp en ligt tussen de rijkswegen A12 en A2 en het Amsterdam – Rijnkanaal. Het Amsterdam-Rijnkanaal is de grens van het plangebied aan de oostzijde. Aan de overzijde van het kanaal ligt de jaren 60-wijk Kanaleneiland. Ten zuiden van het plangebied ligt de Bevrijdingslaan met de aanlanding van de Prins Clausbrug. De Mercatorlaan vormt de westelijke grens van Groenewoud. De noordelijke rand is de Taatsendijk.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van het bestemmingsplan is het planologisch-juridisch mogelijk maken van het bouwen van maximaal 1.650 nieuwe woningen in Groenewoud in combinatie met enkele voorzieningen, zoals een basisschool, kinderopvang, een buurthuis, een horecavoorziening en een gezondheidscentrum.

1.3 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 is de vaststellingsprocedure beschreven, dat is de fase van het bestemmingsplan die volgt op de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. In hoofdstuk 3 staat op welke manier het bestemmingsplan is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Hierbij is onderscheid gemaakt in wijzigingen die ambtshalve zijn gedaan en wijzigingen die zijn gedaan naar aanleiding van zienswijzen. In hoofdstuk 4 zijn de ingekomen zienswijzen behandeld.

2 De vaststellingsprocedure

2.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan lag van 18 augustus tot en met 28 september 2023 ter inzage. Tijdens deze termijn kon iedereen zienswijzen over het plan sturen aan de gemeenteraad.

2.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 5 zienswijzen ingediend. 1 zienswijze daarvan is in januari 2024 ingetrokken. In hoofdstuk 4 van dit vaststellingsrapport zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

2.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

2.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het bestemmingsplan nog aangepast moet worden, ‘ambtshalve’ of naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo’n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.

Voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de vragen van de leden van de raadscommissie. De commissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden. De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

2.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure. Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

3.1 Ambtshalve wijzigingen

1 De opzet voor de bouwregels is vereenvoudigd. Hierdoor bevatten de regels geen extra en overbodige vergunningplichten meer voor diverse activiteiten. Kort gezegd blijft het nu zoveel mogelijk beperkt tot de vergunningplichten die wettelijk al gelden. Voor het bouwen van een woning is bijvoorbeeld altijd al een omgevingsvergunning nodig. Dit is een vergunning voor de bouwtechnische toets aan het Besluit bouwwerken leefomgeving én een vergunning voor de toets aan het bestemmingsplan (vanwege het overgangsrecht uit de zogenoemde bruidsschat dat per 1 januari 2024 onderdeel is van het tijdelijk deel van het omgevingsplan Utrecht). Een vergunningaanvraag moet dus altijd al voldoen aan het bestemmingsplan.

Het is daarom niet nodig dat er nog een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden op basis van het bestemmingsplan. Uitzondering is de regel in de functie Wonen dat de nieuwe bebouwing moet voldoen aan het beeldkwaliteitsplan voor Groenewoud. Om te bepalen of aan die regel voldaan wordt, is een kwalitatieve beoordeling nodig van het betreffende bouwplan (vergelijkbaar met een welstandsbeoordeling). Daarvoor is het wel nodig om in het bestemmingsplan zelf een vergunningplicht op te nemen. Voor het overige zijn de vergunningplichten (verbod om te bouwen, activiteiten te starten of voorzieningen te realiseren) komen te vervallen in de functies Gemengd, Groen, Maatschappelijk, Verkeer - Verblijfsgebied, Water en Wonen. De bijbehorende voorwaarden zijn omgezet naar bouwregels waar een bouwplan altijd aan moet voldoen.

De opzet van de regels is hierdoor veranderd, maar inhoudelijk regelt het bestemmingsplan nog steeds wat bedoeld is te regelen in het ontwerpbestemmingsplan. De aanpassingen leiden tot beter toetsbare, toepasbare en handhaafbare regels. Bij deze aanpassingen zijn ook de gebruikelijke regels voor bouwwerken, die geen gebouw zijn, toegevoegd aan de functies Gemengd en Maatschappelijk.

2 In aansluiting op het vorige punt zijn ook de regels voor het maken van voldoende waterbergingsvoorzieningen aangepast. Deze waren opgenomen in de algemene regels (artikel 11). De regels zijn beter toetsbaar en meetbaar gemaakt en verwerkt in de bouwregels voor gebouwen in de functies Gemengd, Maatschappelijk en Wonen.

3 De regels die bepalen dat bij de beoordeling van een bouwplan moet worden aangetoond of er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, zijn aangepast. In de regels is toegevoegd dat ook fietsparkeren in de beoordeling moet worden betrokken. Ook is voor een meer eenduidige systematiek gekozen. Om deze redenen is aan artikel 11 de in de Utrechtse bestemmingsplannen gebruikelijke, algemene regeling voor auto- en fietsparkeren toegevoegd. Aan de parkeerregels in de functie Gemengd, Maatschappelijk en Wonen is fietsparkeren toegevoegd en vervolgens zijn de regels aangepast naar uitzonderingen op de algemene regels voor parkeren in artikel 11. Daarbij zijn deze regels ook verplaatst naar de bouwregels van de functies (deze stonden in het ontwerpbestemmingsplan in de 'Afwijkende en/of specifieke bepalingen' van de genoemde functies). Door de aanpassingen wordt duidelijker dat voor Groenewoud een gebiedspecifieke aanpak geldt, waarbinnen een mobiliteitsplan van belang kan zijn in de te maken beoordeling voor parkeren.

4 De regels die bepalen dat gebouwen niet op stadsverwarming mogen worden aangesloten en aardgas vrij zijn, zijn verplaatst naar de "Activiteiten die niet mogen" zodat duidelijker is dat ze altijd gelden. Dit is aangepast in de functies Gemengd, Maatschappelijk en Wonen.

5 In de regels voor de functies ‘Groen’ en ‘Water’ zijn bij de ‘Activiteiten die niet mogen’ enkele onderdelen geschrapt. Voor die onderdelen blijkt namelijk al uit het doel van de functie en de toegestane activiteiten dat die activiteiten niet zijn toegestaan. Ook is dit gedaan omdat in de functie Groen geen aanvullende regels nodig zijn voor het beschermen van bomen. In hoofdstuk 6 van de regels staan de algemene kapregels die voor de hele gemeente gelden.

6 De gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone – vaarweg’ is geschrapt op de plankaart en in de regels. Deze zone was opgenomen om te voorkomen dat in de veiligheidszone langs het Amsterdam-Rijnkanaal (vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen) geen kwetsbare objecten en geen beperkte kwetsbare worden opgericht in de zone. De ‘onderliggende’ functies maken in de zone echter geen gebouwen mogelijk waar mensen in verblijven. De gebiedsaanduiding heeft daardoor effectief geen functie. De regels zijn geschrapt in de functies Groen, Verkeer - Verblijfsgebied, Water en Wonen (de gebiedsaanduiding lag al niet over de functie Wonen).

7 De regels over het bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrenzen zijn aangepast zodat deze in overeenstemming zijn met de algemene regels.

8 In de functie Gemengd zijn de regels voor de toegestane horecafuncties en de bijbehorende, maximale oppervlaktematen concreter en beter toetsbaar gemaakt. De regels sluiten hierdoor ook beter aan op de doelstellingen voor de horeca die in de plantoelichting al zijn opgenomen. In samenhang hiermee is redactie van de betreffende regels beter leesbaar gemaakt. Ook is de afwijkingsbevoegdheid voor het toestaan van een extra bedrijfsvestiging in een van de toegestane horecacategorieën eenvoudiger en beter toepasbaar gemaakt.

9 Bij de activiteiten die binnen de functie Gemengd niet mogen is ‘het bedrijfsmatig verhuren of laten verhuren van parkeervoorzieningen’ aangepast naar ‘het stallen en parkeren van auto's’. Dit is gedaan om beter aan te sluiten bij de uitgangspunten voor het plan om op deze locatie geen parkeervoorzieningen te realiseren.

10 In de functie Groen is de bouwhoogte van bouwwerken die geen gebouwen zijn, aangepast van 6 meter naar 3 meter, voor speelvoorzieningen naar 4 meter en voor perceelsafscheidingen naar 1 meter zoals gebruikelijk is in de Utrechtse bestemmingsplannen.

11 De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in de functie Wonen om 10% meer woningen toe te staan, is aangepast en vereenvoudigd. In aansluiting hierop is de regel voor het maximum aantal woningen voor het totale plangebied verplaatst vanuit de bouwregels naar de regels voor de toegestane activiteiten om dit een duidelijkere plek te geven in de regels.

12 Op enkele locaties binnen de functie Wonen is het de bedoeling dat er niet gebouwd wordt vanaf maaiveld tot een hoogte van 4,25 meter boven maaiveld. Daarboven mogen overbouwingen gemaakt worden. De regels van het ontwerpbestemmingsplan sloten niet uit dat er toch vanaf maaiveld gebouwd kon worden. De regels zijn aangepast zodat nu is geregeld dat op deze locaties op maaiveld geen gebouw aanwezig mag zijn en daarboven wel (vanaf 4,25 meter).

13 In de functie Wonen zijn de specifieke regels voor halfverdiepte parkeer- en stallingsgarages verduidelijkt. Een halfverdiepte garage mag maximaal 1,5 meter boven het maaiveld uitkomen. Als daaraan wordt voldaan, bepaalt de bovenkant van de garage het peil voor het meten van de bouwhoogte van het gebouw daarboven. De definitie van het peil dat hiervoor binnen de functie Wonen gehanteerd moet worden, is ook versimpeld.

14 In de functie Wonen is de redactie van de regels voor windhinder en windgevaar aangepast. Dit is gedaan zodat duidelijker uit de regels blijkt dat altijd een aanvraag om omgevingsvergunning nodig is bij het bouwen van gebouwen van 30 meter en hoger om het windklimaat te beoordelen.

15 De voorwaardelijke verplichting in de functie Wonen, die bepaalt dat er pas gewoond mag worden als de milieuvergunning van de Asfaltcentrale Utrecht (ACU) de productie van asfalt niet meer mogelijk maakt, is beter toepasbaar en leesbaar gemaakt.

16 De regels voor de functie Waterstaat – Waterkering zijn aangepast. Hierdoor sluiten de regels van de functie beter aan op de algemene regels in het plan. In de functie staat nu alleen het verbod op het bouwen voor andere functies en op grondwerk, zonder verdere voorwaarden om daarvoor toch een vergunning te kunnen verlenen. Die voorwaarden staan namelijk al in de algemene regels.

17 De onderbouwing voor soortenbescherming, in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb), is geactualiseerd. Op 28 november 2023 heeft de provincie Utrecht een nieuwe ontheffing verleend op grond van de Wnb voor het slopen van de bedrijfswoning aan de Taatsendijk 1B en 1C (die overigens staat op het gedeelte van het KWS-terrein waarvoor het nieuwe bestemmingsplan Papendorp gaat gelden). De ontheffing die al in 2022 was verleend (in verband met de aanwezigheid van de Laatvlieger (een vleermuis)) is hiermee uitgebreid voor de ook aanwezige Gewone dwergvleermuis. De teksten in de paragrafen 5.10.2 en 5.10.3 zijn op de nieuwe ontheffing aangepast.

Daarnaast bleek uit het nadere ecologische onderzoek voor het bestemmingsplan Groenewoud dat de steenmarter aanwezig is op het gedeelte van het KWS-terrein waar het nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp gaat gelden. Voor de steenmarter zou een Wnb ontheffing nodig zijn. Die constatering is gebaseerd op de camerabeelden die tijdens het onderzoek zijn gemaakt. Uit een latere ecologische analyse van de beelden blijkt het echter niet om een steenmarter te gaan, maar om een dier dat daar sterk op lijkt: een bunzing (ook een marterachtige). De camerabeelden worden namelijk gemaakt bij geen tot weinig daglicht, waardoor het onderscheid tussen een bunzing en een steenmarter niet altijd even goed te maken is. De bunzing is minder strikt beschermd dan de steenmarter. Vanuit de wettelijke zorgplicht moet met de bunzing bij de uitvoering rekening worden gehouden, maar het is niet nodig om een ontheffing bij de provincie aan te vragen voor het aantasten van vaste verblijf- of rustplaatsen van deze soort. Paragraaf 5.10.2.1 is bijgewerkt op deze nieuwe conclusie.

18 In de paragraaf 5.10 (Natuurbescherming) is een onderbouwing over de Utrechtse Soorten en over de stedelijke groenstructuur (groenstructuurplan) toegevoegd. Ook zijn verschillende tekstuele verbeteringen doorgevoerd.

19 Paragraaf 5.11(Bomen) is geactualiseerd zodat de tekst beter aansluit op de laatste informatie over de bomen.

20 De regels om archeologische waarden te beschermen zijn in overeenstemming gebracht met de regels die gebruikelijk zijn in de Utrechtse bestemmingsplannen. De verbeelding en de plantoelichting zijn hierop ook geactualiseerd. Ook is de archeologische waardenkaart toegevoegd aan de toelichting (bijlage 31).

21 Het mogelijke effect van het bestemmingsplan door extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is onderzocht met behulp van het rekenmodel Aerius. Omdat inmiddels een nieuwe versie van Aerius is verschenen, zijn de berekeningen nogmaals gedaan. Paragraaf 5.10.2.2 van de plantoelichting is hierop geactualiseerd en in de bijlagen bij de plantoelichting zijn de oude Aerius-berekeningen vervangen door de nieuwe Aerius-berekeningen. De nieuwe berekeningen leiden niet tot een andere conclusie dan in het ontwerpbestemmingsplan.

22 Op 29 november 2023 is het besluit hogere waarden geluid genomen voor het project Groenewoud. Met dit besluit wordt een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde toegestaan op de gevels van een deel van de nieuwe woningen in Groenewoud. Het besluit is als bijlage 28 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

23 In de bouwregels van de functie Verkeer-Verblijfsgebied staat dat een gebouw gerealiseerd mag worden van maximaal 50 m^2 voor duurzame energieopwekking. Op dit moment is nog niet concreet bekend of deze oppervlaktemaat voldoende is om het in het plangebied geplande WKO-systeem goed te laten functioneren. Daarom is een afwijkingsbevoegdheid aan de functie toegevoegd om dit gebouw groter (maximaal 100 m^2) te kunnen bouwen als dit nodig is voor de werking van het WKO-systeem.

24 Onderdeel 4a van lid 2 van artikel 16 is aangepast zodat de regels in overeenstemming zijn met de gewijzigde Huisvestingsverordening (raadsbesluit 16 mei 2023). Naast enkele redactionele verduidelijkingen in onderdeel 4a is nu geregeld dat in een woning meerdere huishoudens mogen wonen wanneer onder andere voldaan wordt aan de voorwaarde dat de eigenaar van de woning, de woning verhuurt aan maximaal drie huishoudens en deze huishoudens gezamenlijk uit maximaal 3 volwassenen bestaan waarbij ontvangers van mantelzorg niet worden meegerekend. De juridische plantoelichting is hier ook op aangepast.

25 In lid 3 van artikel 16 onder 3 van de planregels is verwezen naar de "*Beleidsregels wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht*". Dit is veranderd in "*Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht*", omdat deze regels inmiddels zijn aangepast. De juridische plantoelichting is hier ook op aangepast.

26 Per abuis is in artikel 23 het tijdstip van vaststelling van het bestemmingsplan genoemd als peildatum voor het overgangsrecht, dit moet conform Besluit ruimtelijke ordening inwerkingtreding van het bestemmingsplan zijn. Artikel 23 is hierop aangepast.

27 Om enkele onderdelen van de planregels te verduidelijken zijn in artikel 1 enkele begrippen toegevoegd. Ook zijn enkele begrippen verwijderd en zijn enkele begrippen aangepast. Dit is gedaan om artikel 1 meer in overeenstemming te brengen met het Chw bestemmingsplan Papendorp en de gebruikelijke begrippen in de actuele Utrechtse bestemmingsplannen.

28 Verder zijn in het bestemmingsplan ondergeschikte redactionele en kennelijke verbeteringen en verduidelijkingen doorgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om het repareren van een onjuiste verwijzing in artikel 16.4 (bedrijf-aan-huis), in lid 1 onderdeel e van dit artikel is de verwijzing naar onderdeel b aangepast naar onderdeel d. Ook is bijvoorbeeld de slotregel (artikel 40) en paragraaf 5.17 (Toegankelijkheid) tekstueel aangepast en is een tekstuele aanvulling gedaan van de omschrijving van het doel van de functie Groen in artikel 4.

3.2 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

1. Indiener 1 (bewoner Kanaleneiland)
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2. Rijkswaterstaat
Naar aanleiding van de zienswijze is de aanduiding 'vaarweg' toegevoegd in de functie 'Water' om duidelijk te maken dat het Amsterdam-Rijnkanaal een belangrijke en drukke vaarweg is. Aan de regels is aan lid 2 van artikel 7 een 2e onderdeel toegevoegd die luidt: "*Ter plaatse van de aanduiding 'vaarweg' zijn ook vaarwegen toegestaan*".

Ook is naar aanleiding van de zienswijze paragraaf 5.6.2 van de plantoelichting aangevuld met de conclusie dat binnen het invloedsgebied van het Amsterdam-Rijnkanaal niet uitsluitend zelfredzame doelgroepen zijn voorzien en dat bij de verdere uitwerking van het (bouw)plan voor de school aandacht wordt besteed aan het veilig kunnen ontvluchten van de locatie in het geval van een dreigende ramp.

Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

3. Vereniging Parkmanagement Papendorp e.a.
Naar aanleiding van de zienswijze is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld om een completer beeld te geven van de verkeersafwikkeling. In hoofdstuk 4 (Planbeschrijving) is toegelicht dat er een betere spreiding van het autoverkeer over het plangebied ontstaat door de tijdelijke verplaatsing van de capaciteit van de tijdelijke P&R naar de Mobiliteitshub en de keuze om de Mobiliteitshub van twee in/uitgangen te voorzien in plaats van één. Ook is een overzicht van de berekende verkeersintensiteiten in en rond het plangebied toegevoegd (bijlage 29).

Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4. Indiener 4 (bewoner Kanaleneiland)
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1 Indiener 1 (bewoner Kanaleneiland)

Meer woningen

Volgens indiener is er, anders dan in de jaren 90 van de vorige eeuw, een groot tekort aan woningen. Indiener heeft recent een architect gesproken. Die vertelde hem dat er met een paar kleine aanpassingen veel meer woningen gebouwd kunnen worden. Indiener ziet graag dat in Papendorp en in Groenewoud meer woningen gebouwd worden.

Gemeentelijke reactie

In totaal worden er in Papendorp en Groenewoud tussen de 3500 en 3650 nieuwe woningen gebouwd. Dat leidt op beide locaties tot een passende woningdichtheid. Het toevoegen van nog meer woningen op de locaties is voor de toekomst niet uitgesloten, maar nu niet haalbaar en niet aan de orde. In de planontwikkeling en de daarvoor uitgevoerde onderzoeken zijn wij namelijk uitgegaan van het genoemde aantal woningen.

Met dit aantal kunnen wij goed onderbouwen dat de plannen uitvoerbaar zijn. Dit betreft onder andere de onderbouwing voor de verkeersafwikkeling en de parkeerbehoefte. Onder andere omdat de uitgevoerde onderzoeken opnieuw zouden moeten worden gedaan en wij opnieuw mobiliteitsmaatregelen zouden moeten bepalen, is het (in ieder geval op dit moment) niet mogelijk om een hoger aantal woningen in te passen in het huidige planproces zonder aanzienlijke vertraging in de realisatie van het programma.

Architectuur

Indiener vindt de architectuur van tegenwoordig ontzettend saai. Het verwijst naar de architectuur van het project De Nieuwe Defensie. Volgens indiener maakt het niet uit of je in de Verenigde staten, Duitsland, China of Utrecht bent, want elke nieuwe woonwijk ziet er tegenwoordig hetzelfde uit. Indiener zou graag meer gebouwen zien die er aantrekkelijk uitzien.

Gemeentelijke reactie

Voor Groenewoud streven wij naar een gevarieerd bebouwingsbeeld en architectuur van hoogwaardige kwaliteit. Hierover hebben wij afspraken gemaakt met de ontwikkelaar van het gebied Groenewoud. Onder andere is een beeldkwaliteitsplan gemaakt waarin de voorgenomen beeldkwaliteit van het gebied concreet is gemaakt. Het beeldkwaliteitsplan is opgenomen in de bijlagen bij de regels van het nieuwe bestemmingsplan voor Groenewoud. Bij de verdere uitwerking van het plan voor Groenewoud na de bestemmingsplanfase zal duidelijk worden hoe de architectuur van de nieuwe bebouwing precies gaat worden. De marktpartijen gaan dan hun architecten selecteren en vervolgens gaan zij de bouwplannen architectonisch uitwerken. Dat laatste moet gebeuren binnen de uitgangspunten en randvoorwaarden die wij daarvoor hebben gegeven.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 2 Rijkswaterstaat

Gebruik van het Amsterdam-Rijnkanaal (scheepvaartbelangen)
Rijkswaterstaat vraagt om de activiteit 'scheepvaart' toe te voegen aan de functie 'Water'. Het Amsterdam-Rijnkanaal is namelijk een belangrijke en drukke vaarweg.

Gemeentelijke reactie
Binnen de functie Water is oppervlaktewater toegestaan. Eigen aan oppervlaktewater is dat het groot genoeg en geschikt kan zijn om te gebruiken voor scheepvaart. Wat dat betreft, is het niet nodig om scheepvaart expliciet op te nemen als een mogelijke activiteit binnen de functie. Maar, voor alle duidelijkheid, is naar aanleiding van de zienswijze ter plaatse van het Amsterdam-Rijnkanaal de aanduiding 'vaarweg' toegevoegd aan de functie Water om duidelijk te maken dat dit kanaal een belangrijke en drukke vaarweg is.

Bereikbaarheid
Rijkswaterstaat heeft zorgen over de verkeersafwikkeling en de daarvoor aangekondigde monitoring. Pas op basis van die monitoring worden de maatregelen bepaald en genomen. Het proces om te gaan monitoren is tot op heden niet goed van de grond gekomen. Rijkswaterstaat vraagt om dit actief op te pakken.

Gemeentelijke reactie
Het proces om te komen tot de aangekondigde monitoring is inmiddels gestart. Het gaat om de monitoringsaanpak voor het gebied Groot Merwede. Papendorp is daar een onderdeel van. Rijkswaterstaat wordt door de gemeente nauw betrokken in het monitoringsproject. Dat is voor de gemeente essentieel om tot een gedragen aanpak te komen. De uitwerking van de monitoringsaanpak gaat vanaf het najaar van 2023 tot en met het voorjaar van 2024 gebeuren. Voor de monitoring wil de gemeente nog in 2024 een nulmeting uitvoeren. Gelijk daarna gaan we verder met de monitoring. Als blijkt dat maatregelen nodig zijn, zal het goed mogelijk zijn om die tijdens de planrealisatie te treffen.

Dove gevels
Rijkswaterstaat geeft aan dat onder de Omgevingswet uit het omgevingsplan (of ander ruimtelijk besluit) moet blijken waar wel of geen dove gevels aanwezig zijn of moeten zijn. Als het bestemmingsplan opgaat in het tijdelijke deel van het omgevingsplan is niet te bepalen waar eventuele dove gevels zijn. Het bestemmingsplan is nu zo gemaakt dat bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen (geen ruimtelijk besluit) pas duidelijk wordt waar dove gevels nodig zijn (om aan het hogere waardenbesluit te voldoen). Rijkswaterstaat kan dan de dove gevels, juridisch gezien, niet aanmerken als dove gevels (want ze staan niet in een ruimtelijk besluit). Een dove gevel moet volgens jurisprudentie ook worden vastgelegd in het bestemmingsplan aldus Rijkswaterstaat. Ook is het praktisch slecht werkbaar voor Rijkswaterstaat, want de omgevingsvergunningen moeten opgevraagd worden om te zien waar er dove gevels zijn. Rijkswaterstaat vraagt daarom om dove gevels voor te schrijven in het bestemmingsplan, tenzij bij de realisatie blijkt dat met een gewone gevel toch aan de hogere waarde voldaan kan worden.

Gemeentelijke reactie
In het bestemmingsplan is het woon- en leefklimaat voor woningen (en andere geluidgevoelige functies) onder andere geborgd met expliciete verwijzingen naar het hogere waarden besluit. Daarmee maken de regels en voorwaarden van dat besluit onderdeel uit van de regels van het nieuwe bestemmingsplan voor Groenewoud. Dit is voor ons de gebruikelijke wijze om hogere waarden goed te borgen. Bij de verdere realisatie leidt dit tot de nodige en passende maatregelen voor geluid. Dat kan dan ook inhouden dat voor een deel dove gevels nodig zijn. Maar het kan ook inhouden dat, juist door andere maatregelen te nemen, toch geen dove gevels nodig zijn op plekken waar die nu, in eerste instantie, wel aan de orde kunnen zijn. Samengevat maakt de

regeling het dus mogelijk om bouwplannen en de al dan niet benodigde geluidsmaatregelen goed op elkaar af te stemmen.
Het verzoek in de zienswijze is om de plekken waar dove gevels moeten komen, voor te schrijven in het bestemmingsplan. Onze werkwijze zou daarvoor omgedraaid moeten worden. Dit is niet zozeer om het woon- en leefklimaat beter te borgen. De aanleiding is in wezen het willen 'omzeilen' van een gebrek in toekomstige wetgeving. Dit gebrek zit in het overgangsrecht uit de Invoeringswet Omgevingswet voor de Wet ruimtelijke ordening en de Wet geluidhinder. Het gebrek is dat niet in overgangsrecht is voorzien voor dove gevels die zijn vastgelegd, voorgeschreven of onderdeel uitmaken van omgevingsvergunningen, zonder dat een planologische strijdigheid doorbroken moest worden (met dove gevels tot gevolg). Dit probleem hebben wij al jaren geleden aangegeven bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Desondanks is landelijk niet in een oplossing in het overgangsrecht voor de Omgevingswet voorzien.

Daar komt bij dat, bij het 'omgekeerd opnemen' van dove gevels alle woningen die in de betreffende zone liggen een dove gevel moeten krijgen (en in de toekomst als 'niet geluidgevoelige gevel'). Het gevolg is dat ook de woningen die nu geen dove gevel nodig hebben, uitgesloten zouden worden van bescherming tegen geluid in de toekomst. Dat is onwenselijk en daar kiezen wij dan ook niet voor. De zienswijze geeft ons geen aanleiding om de regels voor geluid aan te passen.

Scheepvaartlawaai
Volgens Rijkswaterstaat zullen veel van de nieuwe woningen een hoge geluidbelasting ondervinden door de scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal. Rijkswaterstaat merkt daarom op dat het gewenst is om extra aandacht te besteden aan scheepvaartlawaai bij de beschouwing van het gecumuleerde geluid, vooral voor het laagfrequente geluid van de schepen. Rijkswaterstaat verwijst daarbij ook naar paragraaf 8.3 van het akoestisch onderzoek bij het bestemmingsplan (bijlage 7), waarin de volgende zin staat 'Bij het bepalen van de geluidwering van gevels dient in dit geval een voor scheepvaart geschikt spectrum te worden toegepast'.

Gemeentelijke reactie
In bijlage 8 van het akoestisch onderzoek dat bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen (bijlage 7) is expliciet de cumulatieve geluidsbelasting inclusief scheepvaart in beeld gebracht. Dat Rijkswaterstaat dat niet zo duidelijk in de rapportage heeft gelezen, komt mogelijk doordat in de hoofdtekst van het rapport staat dat de bepalingsmethode van het Rmg 2012 niet voorziet in een methode om scheepvaartlawaai mee te nemen.

Deze passage heeft alleen betrekking op de toetsing aan de Wet geluidhinder. Het betekent niet dat scheepvaartlawaai niet is meegenomen bij de bepaling van de cumulatieve geluidsbelasting. In bijlage 8 van het akoestisch onderzoek en ook in het ontwerp hogere waarde besluit is al rekening gehouden met scheepvaartlawaai. Onze conclusie is, zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan staat (paragraaf 5.5.2), dat geen onaanvaardbare effecten te verwachten zijn vanwege de cumulatie van geluid, inclusief scheepvaartlawaai (met daarbij het laagfrequent geluid vanaf 31Hz). Hierdoor is het niet nodig om extra aandacht te besteden aan het gecumuleerde geluid zoals Rijkswaterstaat aangeeft wenselijk te vinden.

Externe veiligheid
Rijkswaterstaat merkt op dat in paragraaf 5.6.2 van de toelichting is aangegeven dat binnen het invloedsgebied van de A2, A12 en Amsterdam-Rijnkanaal uitsluitend zelfredzame doelgroepen zijn voorzien. Vervolgens is echter ingegaan op de afweging over het realiseren van een basisschool binnen het invloedsgebied van het Amsterdam-Rijnkanaal. Bij basisscholen met jonge kinderen van 4-12 jaar is sprake van een verminderde zelfredzaamheid. Voor Rijkswaterstaat is het niet navolgbaar hoe voor deze doelgroep aandacht wordt besteed aan zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en waarschuwing, dit mede omdat het advies van de Veiligheidsregio niet apart bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Gemeentelijke reactie

Binnen het invloedsgebied van het Amsterdam-Rijnkanaal wordt inderdaad een basisschool mogelijk gemaakt. In een basisschool bevinden zich verminderd zelfredzame personen. De realisatie van de basisschool verandert de bereikbaarheid en de mogelijke bestrijdbaarheid van een incident niet. Bij de verdere uitwerking van het (bouw)plan voor de school wordt aandacht besteed aan handelingsperspectieven en vluchtwegen en dit wordt afgestemd met de Veiligheidsregio. Paragraaf 5.6.2 van de toelichting van het plan is naar aanleiding van de zienswijze aangevuld met de conclusie dat binnen het invloedsgebied niet uitsluitend zelfredzame doelgroepen zijn voorzien en dat bij de verdere uitwerking van het (bouw)plan voor de school aandacht wordt besteed aan het veilig kunnen ontvluchten van de locatie in het geval van een dreigende ramp.

Luchtkwaliteit langs Mercatorlaan

Rijkswaterstaat verwijst naar de volgende passage uit de toelichting (paragraaf 2.2.2.2.9) en vraagt om de ambities (uit de Nota Gezondheid voor iedereen) te verankeren in de regels. *"Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen per etmaal) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, wordt onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen."*

Gemeentelijke reactie

In de wens van Rijkswaterstaat is al voorzien. De door Rijkswaterstaat aangehaalde ambities uit de 'Nota Gezondheid voor iedereen', liggen vast in het plan. Dat is niet gebeurd door daar expliciet regels voor op te nemen in het plan, zoals Rijkswaterstaat vraagt. De borging is in het bestemmingsplan verwerkt door de locaties waar 'gevoelige functies' zijn toegestaan, concreet aan te wijzen en te begrenzen. In het bestemmingsplan Groenewoud worden op één locatie voorzieningen mogelijk gemaakt die gebruikt worden door groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging. Midden in de nieuwe wijk is met de functie 'Maatschappelijk' voorzien in een basisschool, een gymzaal en een kinderopvang. Deze locatie ligt op ruim meer dan 300 meter afstand van de snelwegen A2 en A12. De afstand tot de A2 is hemelsbreed ongeveer een halve kilometer. De afstand tot de A12 is meer dan een kilometer. Ook drukke binnenstedelijke wegen (die meer dan 10.000 motorvoertuigen per dag verwerken), liggen op voldoende afstand. De dichtstbijzijnde, drukke binnenstedelijke weg is de Orteliuslaan. Die weg ligt op ruim meer dan 50 meter: bijna 300 meter. Verdere regels in het bestemmingsplan, zoals Rijkswaterstaat vraagt, zijn daarom niet nodig.

Luchtkwaliteit langs het Amsterdam-Rijnkanaal

Gezien de ligging langs het Amsterdam-Rijnkanaal adviseert Rijkswaterstaat om in de beschouwing van de luchtkwaliteit ook scheepvaartemissies te betrekken. Volgens Rijkswaterstaat zijn die emissies meegenomen in de landelijke luchtkwaliteitsgegevens, maar vanwege de nabijheid van het kanaal, raadt Rijkswaterstaat aan om een locatie specifieke beschouwing toe te voegen aan het plan.

Gemeentelijke reactie

Wij hebben onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit om te bepalen of er voor het bestemmingsplan Groenewoud sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit onderzoek is berekend wat de concentratie luchtverontreinigende stoffen is op het plangebied. Er is gekeken naar de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5). Voor het bepalen van de concentraties luchtverontreinigende stoffen is gebruik gemaakt van de achtergrondconcentraties uit de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland (GCN) die jaarlijks worden vastgesteld door het RIVM. De GCN kaarten zijn gebaseerd op modelberekeningen en metingen. Ze geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland. In de GCN kaarten zijn alle Nederlandse bronnen meegenomen, waaronder het Amsterdam-Rijnkanaal. De concentratie- en

emissiebestanden die worden gebruikt voor de GCN-kaarten bevatten voor elke vierkante kilometer de totale concentratie en de bijdrage van verschillende sectoren (bronnen).

Om een specifieker beeld te krijgen van de bijdrage van het verkeer zijn de emissies van verkeer als aparte bron meegenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek. Op deze manier is ook de bijdrage van de nieuw te bouwen woningen en de nieuwe wegen meegenomen. Voor de bijdrage van het Amsterdam-Rijnkanaal is geen aparte bron ingevoerd. Hierdoor is de bijdrage van de scheepvaart alleen meegenomen in de achtergrondconcentratie en daardoor egaal verdeeld over het hele plangebied door middel van de GCN-vakken van 1 bij 1 km. In werkelijkheid zal de concentratie luchtverontreiniging afkomstig van de scheepvaart hoger zijn nabij het Amsterdam-Rijnkanaal en afnemen naarmate de afstand tot het kanaal toeneemt.

De werkelijke concentraties zullen daarom iets afwijken van wat is berekend in het luchtkwaliteitsonderzoek. Gezien de concentraties die zijn berekend, zal dit echter niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden. De conclusies uit de onderzoeken zullen niet wijzigen. De zienswijze geeft ons hiermee geen aanleiding om het luchtkwaliteitsonderzoek of de plantoelichting aan te vullen met een locatiespecifieke beschouwing van scheepvaartemissies.

Conclusie
Naar aanleiding van de zienswijze is de aanduiding 'vaarweg' toegevoegd in de functie 'Water' om duidelijk te maken dat het Amsterdam-Rijnkanaal een belangrijke en drukke vaarweg is. Aan de regels is aan lid 2 van artikel 7 een 2e onderdeel toegevoegd die luidt: "Ter plaatse van de aanduiding 'vaarweg' zijn ook vaarwegen toegestaan". Ook is naar aanleiding van de zienswijze paragraaf 5.6.2 van de plantoelichting aangevuld met de conclusie dat binnen het invloedsgebied van het Amsterdam-Rijnkanaal niet uitsluitend zelfredzame doelgroepen zijn voorzien en dat bij de verdere uitwerking van het (bouw)plan voor de school aandacht wordt besteed aan het veilig kunnen ontvluchten van de locatie in het geval van een dreigende ramp. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 3 Vereniging Parkmanagement Papendorp e.a.

Indieners hebben hun zienswijze ingediend op zowel het Chw bestemmingsplan Papendorp als het Chw bestemmingsplan Groenewoud. In de zienswijze is met tussenkopjes aangegeven op welk bestemmingsplan de zienswijzenpunten betrekking hebben. In dit vaststellingsrapport staan daarom alleen de samenvattingen en gemeentelijke reacties van de zienswijzenpunten die gaan over het Chw bestemmingsplan Groenewoud.

Parkeren - inzicht parkeerbalans
Het mobiliteitsplan (bijlage 9 van de plantoelichting) is volgens indieners niet te controleren omdat het een PDF is, terwijl de berekeningen verborgen zijn in de onderliggende Excel-documenten. Hierdoor menen indieners dat het niet te controleren is of de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers (van bewoners) van Groenewoud correct is berekend. Als gevolg daarvan, zo stellen zij, is ook niet te controleren of de in de Mobiliteitshub XL genoemde 250 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers (van bewoners) van Papendorp Noord voldoende zijn. Daarbij verzoeken indieners op grond van de Wet open overheid (Woo) om openbaarmaking van de spreadsheets of -documenten van het mobiliteitsplan voor Groenewoud.

Als het genoemde aantal van 250 niet voldoende blijkt, dan vrezen indieners voor een snellere en grotere inperking van de parkeermogelijkheden voor de werknemers van de Jaarbeurs, P+R-gebruikers en werknemers van (bestaand) Papendorp (de derde doelgroep zoals dit in de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven); sneller en groter dan het nu in de plantoelichting wordt vermeld. Uit die toelichting volgt namelijk dat op termijn geen ruimte meer beschikbaar zal zijn voor de derde doelgroep. Voor indieners is onduidelijk hoe kort of lang die termijn is en hoe dan in de behoefte van de derde doelgroep gaat worden voorzien. Indieners stellen zich op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan om deze reden in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijke reactie
In (bijlage 1 van) het mobiliteitsplan zijn de gebruikte aantallen, normen, vormfactoren, (sub)totalen en percentages opgenomen in de tabellen. Daarmee is in zijn geheel herleidbaar hoe het genoemde aantal van 250 parkeerplaatsen tot stand is gekomen. Ook zonder de onderliggende spreadsheet is de parkeerbalans goed controleerbaar. Daarnaast is afzonderlijk beslist op het Woo-verzoek van indieners. De spreadsheets die in het mobiliteitsplan zijn verwerkt, zijn openbaar gemaakt en de bestanden zijn beschikbaar gesteld aan indieners. Op deze wijze is invulling gegeven aan hun verzoek om te beschikken over het bronbestand.

In de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen is - mede gelet op de diversiteit aan doelgroepen - rekening gehouden met dubbelgebruik. De 2000 parkeerplaatsen in de Mobiliteitshub XL kunnen worden gebruikt voor het parkeren van ongeveer 3000 auto's, verdeeld over verschillende dagdelen. Onze inschatting is dat de Mobiliteitshub XL, zeker de eerste 10 jaar, voldoende capaciteit heeft met 2.000 parkeerplaatsen. Daarbij is rekening gehouden met alle drie de doelgroepen. Voor het bestaande kantorenpark Papendorp wordt de parkeergelegenheid op eigen terrein benut, conform het geldende parkeerbeleid en met inachtneming van de actuele parkeernormen. Met dat uitgangspunt is het kantorenpark ook gerealiseerd.

Hiermee wordt aan de gebruikers van bestaand Papendorp ook voldoende duidelijkheid geboden. Op termijn moeten zij er dus rekening mee houden dat het gemeentelijk beleid, zoals vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040, er van uit gaat dat parkeren buiten de eigen locatie op afstand zal moeten plaatsvinden. Wij voeren actief beleid op het realiseren van nieuwe transferia. Concrete jaartallen zijn nog niet te noemen, maar onze verwachting is dat de nieuwe transferia op de middellange termijn, dus ergens tussen de 5 en 10 jaar, worden gerealiseerd. Dat nieuwe transferia in de toekomst nodig worden, is voor ons geen discussie. Van strijd met een goede ruimtelijke ordening is geen sprake. Overigens wordt zowel het regelen van regiotransferia als het bepalen welke doelgroepen van de Mobiliteitshub gebruik mogen maken niet geregeld in het bestemmingsplan. Wel is met de diverse doelgroepen rekening gehouden bij het bepalen van de gewenste omvang van de Mobiliteitshub.

Verkeer - basisgegevens verkeersgeneratie
Volgens indieners wordt in de plantoelichting en de bijlagen daarbij niet vermeld hoeveel verkeersbewegingen het ontwerpbestemmingsplan in totaal en per functie tot gevolg zal hebben. Ook is het voor indieners niet duidelijk hoe met die verkeersbewegingen rekening is gehouden. Hetzelfde geldt voor de verkeersbewegingen van en naar de Mobiliteitshub XL, waarbij indieners opmerken dat die gebruikt gaat worden door verschillende doelgroepen. Indieners missen bij het bestemmingsplan de onderliggende berekeningen van de aantallen die voor de verkeersgeneratie zijn gebruikt. Daarbij geldt ook dat het Utrechtse verkeersmodel VRU 3.4 niet openbaar is. Hierdoor is niet te controleren of met de gegevens die zijn gebruikt voor het doorrekenen ook de resultaten zijn behaald die met het bestemmingsplan worden gerepresenteerd, aldus indieners. Daarnaast verzoeken indieners op grond van de Woo om openbaarmaking van alle stukken waarin de verkeersbewegingen staan en waarmee in het ontwerpbestemmingsplan Groenewoud rekening is gehouden. Dat verzoek betreft ook de bewegingen van de drie doelgroepen voor de Mobiliteitshub XL, de bewoners en bezoekers van Groenewoud.

Verder zien indieners in de m.e.r.-beoordeling dat talloze getallen genoemd worden, maar onduidelijk is voor hen of dat verkeersbewegingen betreffen of het aantal voertuigen. Volgens indieners ontbreekt ook een onderbouwing van die getallen. Indieners concluderen dat onvoldoende onderbouwd is dat het bestaande wegennet in Papendorp met de voorgenomen infrastructuur voldoende capaciteit heeft om het verkeer af te wikkelen én dat ook de Mobiliteitshub XL vlot in- en uitgereden kan worden. Wel wordt volgens indieners in de plantoelichting van het ontwerpbestemmingsplan vermeld dat in de huidige situatie op enkele weg-/kruispunten al sprake is van een zwaar belast netwerk. Indieners menen dat het bestemmingsplan niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en onzorgvuldig is voorbereid.

Gemeentelijke reactie
Op het Woo-verzoek van indieners is afzonderlijk beslist. De verkeersgegevens (met name spreadsheets) die gebruikt zijn voor de onderzoeken bij het bestemmingsplan, zijn openbaar gemaakt en de bestanden zijn beschikbaar gesteld aan indieners.

Aan elke doorrekening met het VRU-model wordt voor elke verschillende functie een uitgangspunt gehanteerd voor het aan die functie toe te rekenen aantal vervoersbewegingen per eenheid. Ook voor de verschillende onderdelen van het woningbouwprogramma zijn daarbij de uitgangspunten standaard gedifferentieerd. Voor Papendorp en Groenewoud is daartoe gerekend met het te realiseren programma in de beide gebieden en met de verkeersgeneratie voor het parkeren op afstand. Omdat parkeren op afstand voor bewoners een nieuw element is binnen de berekeningssystematiek, is geen rekening gehouden met een reductie van het aantal gegenereerde vervoersbewegingen door een beperkter gebruik van de auto (zoals dat voor de bewoners, gebruikers en bezoekers van Papendorp en Groenewoud zelf wel geldt).

De doorrekening kan daarom worden aangemerkt als worstcase. De wegdelen en kruispunten waarvan is aangegeven dat ze in de huidige situatie al zwaar zijn belast bevinden zich buiten het plangebied en betreffen de aansluitingen op de Stadsbaan, verkeersplein Hooggelegen en knooppunt De Meern. De doorrekening met het VRU-model laat zien dat het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Papendorp en Groenewoud ook in de spitsen op deze aansluitingen nog steeds goed is af te wikkelen. Wel geeft deze situatie aanleiding de feitelijke situatie op deze kruispunten periodiek te monitoren. Hiermee is het bestemmingsplan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en het plan is ook zorgvuldig tot stand gekomen.

Wel is naar aanleiding van de zienswijze de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld om een completer beeld te geven van de verkeersafwikkeling. In hoofdstuk 4 (Planbeschrijving) is toegelicht dat er een betere spreiding van het autoverkeer over het plangebied ontstaat door de tijdelijke verplaatsing van de capaciteit van de tijdelijke P&R naar de Mobiliteitshub en de keuze om de Mobiliteitshub van twee in/uitgangen te voorzien in plaats van één. Ook is een overzicht van de berekende verkeersintensiteiten in en rond het plangebied toegevoegd (bijlage 29).

Conclusie
Naar aanleiding van de zienswijze is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld om een completer beeld te geven van de verkeersafwikkeling. In hoofdstuk 4 (Planbeschrijving) is toegelicht dat er een betere spreiding van het autoverkeer over het plangebied ontstaat door de tijdelijke verplaatsing van de capaciteit van de tijdelijke P&R naar de Mobiliteitshub en de keuze om de Mobiliteitshub van twee in/uitgangen te voorzien in plaats van één. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 4 Indiener 4 (bewoner Kanaleneiland)

Indiener heeft haar zienswijze ingediend op zowel het Chw bestemmingsplan Papendorp als het Chw bestemmingsplan Groenewoud. Om de vaststellingsrapporten van beide plannen zelfstandig leesbaar te maken, is de zienswijze in beide rapporten op dezelfde manier samengevat en van één en dezelfde gemeentelijke reactie voorzien.

Meer woningen
Indiener verzoekt om te kiezen voor een hogere woningdichtheid. In de omgeving is al een behoorlijk aanbod aan grondgebonden woningen, aldus indiener. Mede daarom zijn nieuwe, grondgebonden woningen wellicht niet nodig. In de plaats daarvan kunnen dan appartementen gebouwd worden. De woningnood is namelijk hoog. Vanuit duurzaamheid en betaalbaarheid is het volgens indiener ook beter om een hogere dichtheid aan woningen te realiseren.

Gemeentelijke reactie
De behoefte aan nieuwe woningen is inderdaad groot. Daarom willen wij veel woningen realiseren in Papendorp en Groenewoud. Dat willen wij op een duurzame, aantrekkelijke en goede manier doen. Daarvoor is een gevarieerd woningaanbod nodig, dat verschillende doelgroepen bediend en verschillende prijsklassen omvat. Een eenvormig aanbod helpt de stad uiteindelijk niet. Een deel van de verschillende doelgroepen, vooral gezinnen, wenst een grondgebonden woning en een ander deel niet. In Papendorp zijn alleen gestapelde woningen gepland. Groenewoud biedt aan de andere kant juist weer een uitgelezen kans om, binnen de bestaande stad, aantrekkelijke woonbuurten te creëren met, naast een flink gestapeld programma (53%), ook grondgebonden woningen (47%).

Zo ontstaat vanuit Papendorp een verloop van hogere bebouwing en hogere dichtheid naar lagere bebouwing en een lagere dichtheid richting het Amsterdam-Rijnkanaal. Hierdoor profiteren zoveel mogelijk woningen van het uitzicht op het kanaal en wordt het gevoel van de grote ruimte en lucht aan de kanaalzijde versterkt en in de hele wijk ervaarbaar.

In totaal worden er in Papendorp en Groenewoud tussen de 3500 en 3650 nieuwe woningen gebouwd. Dat leidt op beide locaties tot een passende woningdichtheid. Het toevoegen van nog meer woningen op de locaties is voor de toekomst niet uitgesloten, maar nu niet haalbaar en niet aan de orde. In de planontwikkeling en de daarvoor uitgevoerde onderzoeken zijn wij namelijk uitgegaan van het genoemde aantal woningen.

Met dit aantal kunnen wij goed onderbouwen dat de plannen uitvoerbaar zijn. Dit betreft onder andere de onderbouwing voor de verkeersafwikkeling en de parkeerbehoefte. Onder andere omdat de uitgevoerde onderzoeken opnieuw zouden moeten worden gedaan en wij opnieuw mobiliteitsmaatregelen zouden moeten bepalen, is het (in ieder geval op dit moment) niet mogelijk om een hoger aantal woningen in te passen in het huidige planproces zonder aanzienlijke vertraging in de realisatie van het programma.

Parkeernorm omlaag
Indiener vraag of de parkeernorm niet wat lager gesteld kan worden (bijvoorbeeld op 0,4) om deelvervoer vanuit duurzaamheidsperspectief meer en eerder te stimuleren.

Gemeentelijke reactie
In Papendorp en Groenewoud wordt prioriteit gegeven aan langzaam verkeer, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Voor auto's gelden de vastgestelde parkeernormen (voor een B-gebied). Ook is het van belang dat in Papendorp betaald parkeren wordt ingevoerd. Op de parkeernormen wordt een reductie toegepast omdat alternatieve manieren van vervoer worden aangeboden, zoals deelmobiliteit en extra mogelijkheden voor fietsparkeren.

Deze maatregelen leiden tot een reductie van 25% van de parkeerbehoefte voor auto's en dus tot minder parkeerplaatsen in het plangebied. Tegelijkertijd wordt er ook rekening mee gehouden dat mensen ook een eigen auto kunnen hebben. Het verder verlagen van de normen is voor Papendorp

en Groenewoud - nabij de snelwegen A2 en A12 - zonder aanvullende ingrijpende maatregelen niet realistisch. Wel wordt ervoor gekozen een belangrijk deel van het parkeren niet in het woongebied zelf te faciliteren, maar in de Mobiliteitshub XL.

Ondergrondse parkeervoorzieningen

Indiener vraagt of de autoparkeerplaatsen ondergronds gerealiseerd kunnen worden, als er dan toch autoparkeerplaatsen moeten komen volgens de gemeente. Bij grondgebonden woningen is dat misschien vernieuwend, maar de ruimte die zo vrijkomt kan dan groen worden ingericht.

Gemeentelijke reactie

Het overgrote deel van de reguliere parkeerplaatsen in Papendorp-Noord en Groenewoud wordt met gebouwde parkeervoorzieningen en/of op eigen terrein opgelost. In Groenewoud biedt dat alleen geen oplossing voor het parkeren van bezoekers. Daarom is voor Groenewoud in de openbare ruimte rekening gehouden met 220 parkeerplaatsen voor bezoekers en 10 plekken voor deelauto's. Verder kunnen bezoekers gebruik maken van parkeren op afstand: in de Mobiliteitshub XL.

In Papendorp-Noord worden geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd, met uitzondering van parkeerplaatsen voor mindervaliden en deelauto's. Al het parkeren vindt plaats op afstand in de Mobiliteitshub XL of, op specifieke locaties, binnen gebouwde parkeervoorzieningen.

Meer groen op en aan de panden

Indiener verzoekt om meer gevelgroen en daktuinen voor te schrijven in de minimale eisen. Dit vanwege duurzaamheid, klimaatadaptatie, fijn stof en voor een aantrekkelijker beeld. Indiener verwacht dat haar uitzicht dan beter wordt, dan met de 'betonnen torens' die zij nu voorziet.

Gemeentelijke reactie

De toepassing van gevelgroen en daktuinen is zeker positief. Het is afhankelijk van diverse factoren of en hoe dat ook echt in te passen is als een nieuw gebouw ontworpen wordt. De keuze om en op welke manier groen toe te passen op en aan een gebouw, kan bij het ontwerpen van een gebouw pas echt goed worden gemaakt. Hierbij spelen ook andere duurzaamheidsfactoren een rol, zoals het toepassen van zonnepanelen.

Visualisaties

Indiener woont in Kanaleneiland, langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Zij vraagt of het mogelijk is om visualisaties van de plannen te maken, met als standpunt de eerste of tweede verdieping van de woningen (in Kanaleneiland) langs het kanaal. De opgenomen visualisaties zijn vogelvluchtperspectieven en bevatten geen referentie van de huidige omgeving, aldus indiener. Indiener heeft nu vrij zicht over het gebied. Zij wil graag weten hoe dit gaat veranderen.

Gemeentelijke reactie

Indiener verwijst naar het beeldmateriaal dat tijdens de informatiebijeenkomst over de beide bestemmingsplannen is getoond. Dit beeldmateriaal (op basis van de geplande bouwvolumes in 3D) is ook op de website www.parkgroenewoud.nl in een video te bekijken.

Het nu beschikbare beeldmateriaal geeft, op basis van de geplande bouwvolumes, een goede indruk van de ruimtelijke inpassing van de nieuwe bebouwing in de omgeving. Dit is voor ons op dit moment voldoende voor het vaststellen van de ruimtelijke uitgangspunten in de bestemmingsplannen. Na de bestemmingsplanfase wordt het beeldmateriaal van de projecten verder uitgewerkt. De marktpartijen gaan dan hun architecten selecteren en vervolgens gaan zij de bouwplannen uitwerken. Daarna kunt u meer in detail zien hoe de bebouwing eruit komt te zien.

Natuur in de tijdelijke situatie

Omdat in fases gebouwd gaat worden, verzoekt indiener de gemeente om aan de ontwikkelaar voor te schrijven dat de nog onbebouwde percelen heel biodivers worden ingericht en om ook wandelpaden aan te leggen. Dit is snel te realiseren en snel weer weg te halen, terwijl het plezier voor mens, plant en dier groot is.

Gemeentelijke reactie
De inrichting van delen van het plangebied die braak komen te liggen, is nu nog niet bekend. Dit zal na de bestemmingsplanfase bepaald worden. De verwachting hierbij is dat er niet veel tijd zal zitten tussen het opheffen van de huidige functies en het starten met het bouwrijp maken. Effectief is er dan weinig tijd om nieuwe natuur te maken. Daarnaast is een deel van het plangebied nog tijdelijk in gebruik door KWS en zal een deel van het terrein voorafgaand aan het bouwrijp maken gesaneerd worden door de jarenlange aanwezigheid van de asfaltcentrale.

Vroege aanleg van Mobiliteitshub XL
Volgens indiener is het een uitstekend plan om snel te beginnen met de realisatie van de hub. Het zorgt ervoor dat de nodige faciliteiten voor de woningen gelijk beschikbaar zijn, zodat men niet naar Kanaleneiland hoeft uit te wijken. Het baart indiener zorgen dat vanuit de nieuwe wijken veel verkeer naar onder andere winkelcentrum Kanaleneiland zal komen.

Gemeentelijke reactie
Het is te verwachten dat een beperkt deel van de nieuwe woningen bewoond zal zijn, terwijl het nieuwe winkelbestand in Papendorp nog niet gevuld is. Men zal dan inderdaad uitwijken naar de winkels in de omgeving, waaronder de winkels in Kanaleneiland. Als dat al merkbaar is, zal het een tijdelijk en gering effect zijn. Voor te veel verkeer in Kanaleneiland, als gevolg van beide plannen, hoeft niet gevreesd te worden.

Behoud industriële panden
Indiener is helemaal voor de ruimte die op het KWS-terrein geboden wordt aan horeca, creativiteit, ondernemerschap en lokale initiatieven. Indiener wil graag dat de mooie, industriële panden zoveel mogelijk behouden en hergebruikt worden. Dat niet alleen omdat ze mooi zijn, maar ook vanwege duurzaamheid en cultuurhistorie.

Gemeentelijke reactie
Op het KWS-terrein zijn inderdaad enkele typerende, industriële objecten aanwezig. De ontwikkelaar gaat deze zoveel als mogelijk en haalbaar inpassen. Enkele onderdelen zullen behouden blijven ter versterking van de identiteit van Groenewoud en in het bijzonder van het industriële karakter van de KWS-buurt.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.