

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek fase 1

Juni 2020

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	BESTEMMINGSPLAN CARTESIUSDRIEHOEK FASE 1	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.3	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE.....	3
1.3.1	<i>Termijn voor het indienen van zienswijzen</i>	<i>3</i>
1.3.2	<i>Zienswijzen over het bestemmingsplan</i>	<i>3</i>
1.3.3	<i>Wijze van beoordeling van zienswijzen.....</i>	<i>3</i>
1.3.4	<i>Procedure voor de vaststelling</i>	<i>4</i>
1.3.5	<i>Belangrijkste wettelijke bepalingen</i>	<i>4</i>
2	SAMENVATTING	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.2	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP.....	5
2.3.1	<i>Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen.....</i>	<i>5</i>
2.3.2	<i>Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen.....</i>	<i>6</i>
2.3.3	<i>Ambtshalve wijziging van de onderbouwing</i>	<i>7</i>
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	8
	ZIENSWIJZE 1	8
	ZIENSWIJZE 2	9
	ZIENSWIJZE 3	10
	ZIENSWIJZE 4	10
	ZIENSWIJZE 5	10
	ZIENSWIJZE 6	11
	ZIENSWIJZE 7	13
	ZIENSWIJZE 8	14
	ZIENSWIJZE 9	14
	ZIENSWIJZE 10 SLIGRO.....	17
	ZIENSWIJZE 11 FIETSESBOND.....	22

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Cartesiusdriehoek fase 1

Het plangebied is globaal begrensd door aan de westzijde de achterzijde van het CAB-gebouw, CAB-Rondom, aan de zuidzijde de Perronlaan en het verlengde van de Perronlaan richting de spoorlijn Utrecht–Amsterdam, aan de noordzijde de spoorlijn Utrecht–Amsterdam en aan de oostzijde de achterzijde van de bebouwing aan de Locomotiefstraat.

Het doel van het bestemmingsplan is het planologisch mogelijk maken van de ontwikkeling van circa 322 reguliere woningen, 770 m² voorzieningen en 11 atelierwoningen. Deze ontwikkeling is de eerste fase van de totale herontwikkeling de Cartesiusdriehoek tot een gemengd stedelijk woongebied.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn worden in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.

Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.

In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan (met daarin de m.e.r.-beoordeling), de ontwerpomgevingsvergunning en het ontwerp hogere waardenbesluit hebben van vrijdag 24 april tot en met donderdag 4 juni 2020 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon iedereen zijn zienswijzen over het ontwerp aanbieden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn elf zienswijzen binnen de termijn ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

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

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

Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldeed, is de indiener, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

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

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

Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn per post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Alle zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

- 4 zienswijzen gaan over het behoud dB's in het CAB-gebouw
- Namens bewoners van de Schepenbuurt is een zienswijze ingediend waarin zij stellen dat voordat de bestemmingsplannen vastgesteld worden eerst de details voor het betaald parkeren bekend moeten zijn.
- Een indiener heeft een bijlage toegevoegd met een petitie die door 70 bewoners uit de Bloemenbuurt is ondertekend. Deze gaat over de bouwhoogte van het plan, angst voor inkijk in de tuinen, overlast van schaduw, toename parkeerdruk in de Bloemenbuurt en het behoud van het CAB-gebouw in zijn huidige vorm.
- Het bewonerscomité van de Cartesiusweg heeft geen bezwaar tegen het bestemmingsplan van fase 1 maar geeft in een zienswijze wel aandachtspunten mee voor fase 2-6. Zij willen beter betrokken worden bij de plannen voor invoering betaald parkeren en maken zich zorgen over de toename van de verkeersgeneratie en de berekening daarvan.
- Een bewoner uit de Bloemenbuurt stelt dat het geluidsscherm langs het spoor Utrecht-Amsterdam onnodig hoog wordt. Ook vraagt de indiener of het geluidsscherm geluidsabsorberend kan worden uitgevoerd zodat weerkaatsing van het geluid door het scherm wordt voorkomen.
- Een bewoner van de Bloemenbuurt maakt bezwaar tegen diverse onderdelen: de bouwhoogte, de plaatsing van het geluidsscherm ivm weerkaatsing van het spoorgeluid, de toename van de parkeerdruk en het verdwijnen van vrij uitzicht en privacy door de ontwikkeling.
- De Sligro is bang dat door de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek zij in de bedrijfsvoering wordt beperkt als gevolg van invoering betaald parkeren en de beperking van de verkeersgeneratie. Ook stelt zij dat de bestemmingsplannen voor fase 1 en fase 2-6 niet los van elkaar kunnen worden vastgesteld.
- De Fietzersbond vraagt in een zienswijze om openstelling van de fietstunnel bij oplevering van de eerste woningen, openbaar gebruik van het fietspad van Prorail en een extra fietsverbinding tussen de Cartesiusdriehoek en het Cremerplein/Majellapark.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Aanpassing artikel 5 lid 3

Naar aanleiding van zienswijze 8 en onderdeel 2 van zienswijze 9 is in artikel 5 een derde lid toegevoegd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, met de volgende tekst:

5.3 Voorwaardelijke verplichting geluidwerende voorzieningen

1. De geluidwerende voorzieningen, zoals bedoeld in de regel 5.1 onder 5 mogen uitsluitend geluidsabsorberend worden uitgevoerd of met maatregelen met vergelijkbaar effect op de geluidsreflectie.
2. De geluidwerende voorzieningen zoals bedoeld in de regel 5.1 onder 5 moeten in stand worden gehouden.

2.3.2 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.2.1 Toevoeging bijlage 30 bezonningsstudie

Naar aanleiding van de zienswijzen is een extra bezonningsstudie uitgevoerd en toegevoegd in bijlage 30.

2.3.2.2 Aanpassing paragraaf 5.3 van de toelichting

Naar aanleiding van zienswijze 8 en onderdeel 2 van zienswijze 9 is paragraaf 5.3 van de toelichting aangepast en is een passage over geluidreflecties op de woningen in de omgeving door realisering van het geluidsscherm toegevoegd:

Reflecties op woningen in de omgeving door geluidsscherm

Een geluidsscherm langs het spoor wordt in praktijk altijd geluidsabsorberend uitgevoerd om te voorkomen dat geluidsreflecties tussen scherm en treinstel 'omhoogkruipen' waardoor het geluid deels alsnog over het scherm heen gaat (zie <https://www.spoorbeeld.nl/visie-op-geluidsschermen>). Ook is onderzoek uitgevoerd naar geluidsreflecties ten gevolge van de realisering van het geluidsscherm (zie Bijlage 7). Bij toepassing van dergelijke geluidsabsorberende schermen blijft het reflectie-effect naar de andere zijde (Bloemenbuurt) beperkt tot minder dan 0.2 dB, hetgeen als verwaarloosbaar aangemerkt kan worden. Een geluidsscherm kan qua materiaal absorberend zijn (bijvoorbeeld cassettescherm, kokowall of schanskorf) of toch 'hard' (bijvoorbeeld glas) maar door een schuine stand het geluid naar beneden weerkaatsen waardoor het effect hetzelfde is. Laatstgenoemde zou echter misschien toch het geluid van een aankomende trein in verkeerde richting kunnen weerkaatsen waardoor er wel een voorkeur is voor toepassing van absorberend materiaal. In het bestemmingsplan is daarom een zogenoemde voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee is geborgd dat het geluidsscherm absorberend wordt uitgevoerd dan wel op andere wijze geluidseffecten worden voorkomen (zie artikel 5.3).

2.3.2.3 Aanpassing paragraaf 5.2 van de toelichting

Naar aanleiding van zienswijze 8 en onderdeel 2 van zienswijze 9 is de volgende passage in paragraaf 5.2 van de toelichting toegevoegd:

Naar aanleiding van ingediende zienswijzen over geluidreflecties door realisering van het geluidsscherm, is paragraaf 5.3 aangepast. Uit deze paragraaf volgt dat er geen nadelige milieugevolgen te verwachten zijn. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen (zie artikel 5.3). Deze voorwaardelijke verplichting moet worden aangemerkt als een mitigerende maatregel ter voorkoming van nadelige effecten. De conclusies uit de m.e.r.-beoordeling blijven onveranderd.

2.3.2.4 Toevoeging bijlage 7 geluidsonderzoek Peutz

Naar aanleiding van zienswijze 8 en onderdeel 2 van zienswijze 9 over geluidsreflecties van het geluidsscherm is het onderzoek van Peutz toegevoegd. Op p. 26 van dit onderzoek staat dat geluidsschermen nabij het spoor aan de spoorzijde normaliter geluidsabsorberend worden uitgevoerd. Bij toepassing van dergelijke geluidsabsorberende schermen blijft het reflectie-effect beperkt tot minder dan 0,2 dB, hetgeen als verwaarloosbaar aangemerkt kan worden. Niet-geluidsabsorberende schermen kunnen leiden tot een reflectie-effect van ca. 1 dB.

2.3.2.5 Aanpassing paragraaf 7.4

Paragraaf 7.4, artikelsgewijze toelichting, is aangepast. In artikel 5 'Verkeer-Railverkeer' is de volgende passage toegevoegd:

Om nadelige geluidseffecten te voorkomen voor omwonenden als gevolg van de realisering van geluidsvoorzieningen is er een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Doormiddel van deze voorwaardelijke verplichting is geborgd dat het geluidsscherm absorberend wordt uitgevoerd en dat dit scherm ook in stand wordt gehouden.

2.3.3 Ambtshalve wijzigingen regels

2.3.3.1 Aanpassing artikel 6.4 lid 2 Voorwaardelijke verplichting over verkeersbewegingen

De titel van de Beleidsregels Verkeersbewegingen maatwerk 2020 is gewijzigd naar Beleidsregels Autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk (door het college vastgesteld op 8 september 2020). De nieuwe titel is overgenomen in de planregels.

6.4 Voorwaardelijke verplichting over verkeersbewegingen

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen moet met behulp van een berekening vast staan dat het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen van de beoogde ontwikkeling in dit plan de 23 motorvoertuigen per uur op de Cartesiusweg op het drukste moment van de dag niet overschrijdt.
2. Het totaal aantal aan extra verkeersbewegingen zoals genoemd onder 1 moet worden berekend overeenkomstig de rekenwijze van de Beleidsregels Autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk.
3. Als de onder regel 2 bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

2.3.4 Ambtshalve wijzigingen onderbouwing

2.3.4.1 Aanpassing paragraaf 7.3.3 en 4.2.1 van de toelichting

De hierboven genoemde wijziging van de titel van de Beleidsregels Autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk, is ook aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan in paragrafen 7.3.3. en 4.2.1.

2.3.4.2. Aanpassing paragraaf 2.3.2.2.5 van de toelichting

In paragraaf 2.3.2.2.5 staat als conclusie dat er maximaal vijf bouwlagen mogelijk worden gemaakt. Dit is niet juist. Het Spoorblok wordt maximaal vijf bouwlagen hoog maar het Solitair krijgt zes bouwlagen. In het bestemmingsplannen worden dus maximaal zes bouwlagen mogelijk gemaakt, dit is aangepast in de tekst.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Algemeen

Voor de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek worden twee bestemmingsplannen gemaakt. Een bestemmingsplan voor fase 1 en een bestemmingsplan voor fase 2-6. Dit vaststellingsrapport gaat over fase 1. Voor een goede beoordeling van de zienswijzen is het van belang te laten zien waar de begrenzing precies loopt. Dat is zichtbaar in onderstaande afbeelding.



Luchtfoto Cartesiusdriehoek met daarop de verschillende fasen aangegeven.

Zienswijze 1

1. Behoud dB's en Oproer

Indiener geeft aan dat in het koersdocument Cartesiusdriehoek vermeld staat dat het CAB-gebouw behouden blijft. Het gebouw zal een herontwikkeling ondergaan waar dB's en Oproer wel in zouden passen. Dit wordt niet geregeld door de gemeente maar door NS, zij gaan hiervoor een tender uitschrijven. Oftewel wellicht mogen voornoemde organisaties blijven, wellicht niet. Indiener dringt erop aan dat de gemeente zich sterk maakt voor dB's en Oproer, en niet via zo'n vrijblijvende frase in een koersdocument. Het zou eeuwig zonde zijn als zij daar zouden verdwijnen. Juist het relatief "vrijblijvende ongeorganiseerde" van onder andere dB's maakt het tot een succes. Het zou jammer zijn als er weer enkel koffietentjes en andere modieuze zaken komen. Gezien de bezetting van de oefenruimtes en het aantal uitverkochte concerten vervuld dB's een duidelijke rol in de lokale alternatieve scene. Gezien de enorme drukte tijdens festival dB's 25 jaar kan ook moeilijk (hetgeen in de analyse stond) gezegd worden dat de Cartesiusdriehoek een tamelijk onbekend stukje Utrecht is. Indiener vindt het ook van belang dat dB's veelvuldig bezocht wordt door bewoners van Leidsche Rijn, aangezien er in dat stadsdeel geen enkel café is dat 's avonds open is.

dB's dient in het CAB-gebouw te blijven, het is onderdeel van de buurt en zorgt voor een goede culturele mix. Indiener verzoekt de gemeente om zich sterk te maken voor de huidige gebruikers van het CAB-gebouw.

Reactie

Het bestemmingsplan voor fase 1 gaat niet over de locatie van dB's. Het bedrijventerrein van de Cartesiusdriehoek wordt in fasen getransformeerd naar een stedelijk woon-werkgebied. Dit bestemmingsplan gaat alleen over het zuidoostelijk deel van het gebied, dat grenst aan het CAB-gebouw. Het bestemmingsplan voor fase 2-6 waar ook de locatie van dB's deel van uitmaakt wordt op korte termijn ter inzage gelegd. Op dat moment is het mogelijk om een zienswijze over dit onderdeel in te dienen.

In zijn algemeenheid kunnen wij wel al aangeven dat de initiatiefnemer van fase 2-6 en de gemeente zich inspinnen om dB's en Oproer te behouden. Bij de vaststelling van het Koersdocument is motie 2017/156 aangenomen in de Raad. Daarin staat dat de eigenaar zich moet inspinnen om dB's en Oproer te herhuisvesten in het CAB-gebouw. dB's is door de geluidseffecten op de omgeving moeilijker in te passen in de straks intensief bewoonde wijk. Daarom is vastgelegd dat de oplossing voor het herhuisvesten van dB's bekend moet zijn voordat het bestemmingsplan voor vaststelling aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. De gemeenteraad kan hier kennis van nemen en de geboden oplossing kan meewegen in de besluitvorming over het bestemmingsplan fase 2-6.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

1. dB's ontmoetingsplek voor muzikanten

Indiener repeteert al jaren met zijn band in dB's en treedt daar ook regelmatig op. In Utrecht is er volgens indiener geen ontmoetingsplek voor muzikanten, en vraagt zich af welk alternatief er komt voor de vele bands en de cultuursector.

Reactie

Voor de beantwoording verwijzen wij naar de reactie die is gegeven op zienswijze 1.

2. Monumentaal pand en vervuilde grond

Indiener vraagt zich af wat gaat er met het monumentale pand en de vervuilde grond gaan gebeuren.

Reactie

Het CAB-gebouw is onderdeel van het bestemmingsplan voor de fases 2-6 van de Cartesiusdriehoek. Zoals aangegeven wordt het bestemmingsplan voor fase 2-6 waar ook de locatie van dB's deel van uitmaakt op korte termijn ter inzage gelegd. Op dat moment is het mogelijk om een zienswijze over dit onderdeel in te dienen.

3. Verzoek om uitstel

Indiener vraagt een uitstel van de plannen van minstens tien jaar.

Reactie

De behoefte aan nieuwe woningen in Utrecht is zeer groot zoals blijkt uit onder meer paragraaf 2.1.3. van de toelichting van het bestemmingsplan en het in de bijlage bij deze toelichting opgenomen onderzoek "Programma herontwikkeling 'Cartesiusdriehoek Fase 1' onderbouwing ladder voor duurzame verstedelijking" (kenmerk 44001271.20180828). Hieruit blijkt dat Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 410.000 inwoners in 2030. Inmiddels blijkt uit de gemeentelijke bevolkingsprognose dat Utrecht nog harder groeit dan gedacht. In 2018 werd de 350.000ste inwoner verwelkomt en in 2025 verwacht de stad de 400.000ste. Dat is drie jaar eerder dan een jaar geleden (2019) nog werd verondersteld. Om dit woningtekort op te vangen worden de komende jaren duizenden woningen gebouwd. Met de

herontwikkeling van de Cartesiusdriehoek wordt een bijdrage geleverd om dit woningtekort op te lossen. Wij zien geen reden om de plannen uit te stellen.

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

Deze zienswijze is gelijk aan zienswijze nummer 1. Voor de beantwoording verwijzen wij naar de reactie die is gegeven bij zienswijze 1.

Zienswijze 4

1. Zorgen en onduidelijkheid over toekomst dB's

Indiener repeteert met zijn band bij dB's en is erg bang dat door de vernieuwing straks geen ruimte meer is om muziek te maken of bij bands te gaan kijken. Indiener is het er niet mee eens dat er nu nog onduidelijkheid bestaat over het voortbestaan van dB's in de huidige vorm. Indiener hoopt spoedig om duidelijkheid en uitsluitel.

Reactie

Voor de beantwoording verwijzen wij naar de reactie die is gegeven bij zienswijze 1.

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

1. Betaald parkeren

Indieners geven aan namens de Schepenbuurt eerder een schriftelijke reactie te hebben ingezonden op de invoering van betaald parkeren in de wijk. Ze geven aan dat de reactie is onderschreven door ruim 250 bewoners. Hierover is contact met de gemeente en zij zijn positief gestemd over het participatietraject dat na de zomer met de buurt wordt opgestart.

Aangezien er op dit moment wel het bestemmingsplan ter inzage ligt terwijl er nog geen duidelijkheid is over de vorm van de invoering van het betaald parkeren, dienen zij nu een zienswijze in.

Indieners geven aan dat zij tegen de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek zijn omdat het parkeerbeleid voor de Schepenbuurt niet duidelijk is voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan.

Daarnaast zijn indieners tegen de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek, als de vorm van de invoering van het betaald parkeren in de Schepenbuurt nadelig blijkt voor het woongenot van de huidige bewoners van de Schepenbuurt.

Reactie

Uiterlijk bij oplevering van de eerste woningen in de Cartesiusdriehoek zal het B1-regime voor betaald parkeren worden ingevoerd in de Schepenbuurt. De gemeenteraad heeft hiervoor in oktober 2019 (raadsbesluit 77/2019) een besluit genomen. De exacte details van het parkeerbeleid moet in samenspraak met de buurt verder ingevuld worden. Hiervoor wordt na de zomer van 2020 een participatietraject opgestart. Dit traject is geen onderdeel van het bestemmingsplan. Daarom geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

Deze zienswijze is een petitie die is ondertekend door 70 personen. Los van de petitie heeft de indiener nog een aantal punten ingebracht, deze worden behandeld vanaf punt 4.

1. Bouwhoogte en zichtlijnen

Indieners willen dat de geplande hoogbouw niet hoger wordt dan de huidige hoogte van de bovenleiding van het naastgelegen spoor. Ook willen zij dat de zichtlijnen vanuit de woningen in de omgeving van de Cartesiusdriehoek niet verstoord worden.

Reactie

De afstand tussen het Spoorblok en de dichtstbijzijnde woningen is circa 90 meter. De schaduw, inkijk in de woningen vanuit het Spoorblok en zichtbaarheid van het bouwblok is wat ons betreft gelet op deze afstand voldoende beperkt. Daarnaast is het vaste rechtspraak van de Raad van State dat er geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. In de belangenafweging is verder van belang dat sprake is van een binnenstedelijke ontwikkeling. Dat brengt met zich mee dat aspecten als uitzicht en privacy minder gewicht toekomen dan in een landelijk gebied. Voor de mogelijke bezonningseffecten verwijzen wij naar de reactie die wordt gegeven bij punt 4 van deze zienswijze.

Daarnaast merken wij op dat de toename van de hoogte beperkt is, gelet op de bouwhoogte van 15 meter die is toegestaan op basis van het geldende bestemmingsplan.

2. Lichtvervuiling

Ook willen indieners geen toename van lichtvervuiling. Zij geven aan dat Utrecht destijds massaal heeft gekozen voor groen boven projectbouw in de stad.

Reactie

Er is bij deze ontwikkeling sprake van meerdere ambities. Zo blijkt uit paragraaf 2.1.3. van de toelichting dat er een sterke behoefte is aan woningen en dat het beleid van de gemeente Utrecht (zie paragraaf 2.3.2.2.1) er op is gericht om deze vraag op te vangen door het toevoegen van woningen.

Naast ruimte voor nieuwe woningen wordt ook veel groen toegevoegd. Mede door dit groen is de afstand van het spoorblok tot de nieuwe woningen circa 90 meter. Dit betekent dat de genoemde lichtvervuiling beperkt zal blijven. Lichtvervuiling is in de stedelijke omgeving een aspect dat waar mogelijk beperkt wordt, maar dat niet bepalend is voor de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek. In de belangenafweging hebben we daarom het belang om op deze locatie woningen te realiseren laten prevaleren.

3. Behoud het CAB-gebouw

Indieners willen dat het CAB-gebouw behouden blijft in de huidige staat, zowel qua verschijningsvorm als qua functionele invulling (met dB's/concertzaal). Het betreft een monumentaal pand met cultuurhistorische waarde. En duurzaamheid betekent waarde behoud boven het creëren van (potentieel) nieuwe waarde.

Reactie

Het CAB-gebouw maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Voor de beantwoording van dit onderwerp wordt verwezen naar het antwoord zoals gegeven bij zienswijze 1.

Bijgevoegde reactie van indiener los van de petitie

4. Privacy en zonlicht

Indiener geeft aan dat er een ongewenste inkijk ontstaat in de tuinen van de woningen. Daarnaast zal ook de zon bij veel woningen worden weggenomen. Indiener geeft aan dat veel bewoners van de Bloemenbuurt bewust hebben gekozen voor de lekker rustige zonnige oude wijk met knusse huizen en vrij uitzicht waarbij je je auto gratis voor de deur kunt parkeren.

Reactie

Naar aanleiding van deze zienswijze is een bezonningsstudie uitgevoerd. De studie is toegevoegd in bijlage 29 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Hieruit wordt geconcludeerd dat de schaduweffecten voor de woningen in de Bloemenbuurt zeer beperkt zijn.

De afstand tussen het Spoorblok en de dichtstbijzijnde woningen is zoals in de reactie bij onderdeel 1 is aangegeven circa 90 meter. De schaduw, inkijk en zichtbaarheid van het bouwblok is gelet op deze afstand wat ons betreft voldoende beperkt. Daarnaast is het vaste rechtspraak dat van de Raad van State dat er geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. Gelet op de afstand, de bezonningsstudie en de stedelijke omgeving, vinden wij de effecten niet onevenredig. Het algemene belang van de herontwikkeling van het gebied, waarin zowel kwalitatief als kwantitatief in een behoefte wordt voorzien, prevaleert in dit geval boven het individuele belang van het behoud van het uitzicht.

Als indiener toch van mening is schade te lijden die redelijkerwijs niet dan wel niet geheel voor rekening van indiener hoeft te blijven dan kan een verzoek om tegemoetkoming in schade worden ingediend. Een planschadeverzoek kan worden ingediend nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Informatie over het indienen van een planschadeverzoek is te vinden op de gemeentelijke website www.utrecht.nl/planschade.

5. Impact op parkeermogelijkheden

Volgens de indieners zal er ook een grote impact ontstaan op hun parkeermogelijkheden. De wijk is nu al vol met eigen auto's. Indiener geeft aan zich totaal niet gekend te voelen in de projectopzet.

Reactie

De gemeente neemt maatregelen om parkeeroverlast in de omliggende wijken van de Cartesiusdriehoek te voorkomen. De gemeenteraad heeft eerder besloten dat uiterlijk voor de oplevering van de eerste woningen in de Cartesiusdriehoek er in de Bloemenbuurt en omgeving Julianapark (raadsbesluit 77/2019) een draagvlakmeting naar betaald parkeren moet worden ingevoerd. Dit zal ook gebeuren. De bewoners van de Cartesiusdriehoek krijgen geen recht op een parkeervergunning op straat, ook niet voor de omliggende wijken. Als er in de Bloemenbuurt en omgeving Julianapark betaald parkeren wordt ingevoerd krijgen de bewoners naar verwachting meer parkeerruimte omdat parkeerders vanuit andere wijken hun auto daar dan niet meer gratis kunnen parkeren. Voor de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek is eerder een uitgebreid participatietraject opgestart. Op basis van de inkomsten van dit traject is het Koersdocument Cartesiusdriehoek 2017 opgesteld. Een verslag van deze bijeenkomsten is daarin te vinden. De belangen van de omgeving zijn daarmee voldoende meegenomen bij de uitwerking van de verdere plannen.

6. Vervolg

Ook geven indieners aan dat zij deze zienswijze ook bij het bestemmingsplan voor de volgende fases zullen indienen.

Reactie

Dit onderdeel van de zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7

Indiener geeft aan geen bezwaren te zien in het bestemmingsplan Cartesiusdriehoek fase 1 “zowel wat betreft het ontwerpbestemmingsplan als de omgevingsvergunning”. Het plan sluit aan bij het Koersdocument en daarmee met hetgeen dat altijd is gecommuniceerd. Wel ziet de indiener aandachtspunten voor het bestemmingsplan voor fase 2–6.

1. Invoering betaald parkeren

Met de realisatie van de Cartesiusdriehoek is de gemeente voornemens om betaald parkeren in te voeren op de Cartesiusweg. Indiener geeft aan dat zij in het hart van het gebied woont en graag actief in dit traject betrokken wil worden.

Reactie

Voor de invoering van het betaald parkeren is een participatietraject opgestart. De bewoners aan de Cartesiusweg worden hier ook bij betrokken. Zij zijn daar inmiddels ook over geïnformeerd.

2. Toename woningen moet leiden tot toename verkeer

Fase 1 sluit aan bij het Koersdocument. Het totale voorgenomen bouwvolume baart indiener zorgen. Vanaf het idee voor het gebied (2200–2400 woningen) via het Koersdocument (2200 –2400 woningen), behelst het plan inmiddels circa 2850 woningen. Voor het nieuwe gebied is een rekenkundige, maximale verkeersgeneratienorm van 370 motorvoertuigen per uur in de spits vastgesteld. In het voortraject was dit een norm die net niet werd overschreden. Nu met meer woningen wordt nog steeds aan dezelfde norm voldaan. Dit lijkt indiener niet aannemelijk, juist omdat veel opgehangen wordt aan zich nog niet bewezen aannames op het gebied van (deel)mobilititeit.

Reactie

Voor het beperken van de verkeersbewegingen verwijzen wij naar de berekeningen zoals die zijn uitgevoerd door Goudappel Coffeng, zie bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Wij zijn van mening dat de hierin beschreven maatregelen voldoende zijn om de maximale verkeersgeneratie niet te overschrijden.

Daarnaast is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen zodat is geborgd dat de maximale verkeersgeneratie niet wordt overschreden.

3. Garanties verkeersgeneratienorm

Indiener geeft aan dat er geen zicht is op “hoe na de realisatie de hoeveelheid verkeersbewegingen in de gaten worden gehouden, tegen welk aantal zij worden afgezet en welke aanvullende maatregelen beschikbaar zijn om overschrijdingen van de verkeersgeneratienorm te voorkomen”. Indieners vragen garanties om “de totale hoeveelheid verkeer binnen de verkeersgeneratienorm te houden”.

Reactie

Dit aspect heeft betrekking op de uitvoeringsfase en niet op het bestemmingsplan zelf. Hierbij geven wij wel aan dat in het bestemmingsplan is opgenomen dat met behulp van een berekening bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen vast moet staan dat het totaalaantal extra verkeersbewegingen van de beoogde ontwikkeling in dit plan de 23 motorvoertuigen per uur op de Cartesiusweg op het drukste moment van de dag niet overschrijdt. Dit maximum geldt ook voor eventuele functiewijzigingen.

De genoemde aandachtspunten zullen wij meenemen in de verdere planvorming van het bestemmingsplan fase 2–6. Aangezien indiener aangeeft geen bezwaar tegen het bestemmingsplan fase 1 te hebben is er geen aanleiding om dit bestemmingsplan aan te passen.

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8

1. Effecten geluidsscherm op Bloemenbuurt

Indiener heeft bezwaar op het geluidsscherm dat aan de bovenkant van de spoordijk moet worden geplaatst, aan de zijde van de nieuwe bebouwing. In het plan wordt gesteld dat met een scherm van 3 meter hoog aan de eisen wordt voldaan. Vervolgens wordt er ingegaan op een extra hoog scherm, van wel 5 meter hoog, om de geluidsbelasting voor de nieuwe woningen verder te verlagen. Het geluid wat door het geplande scherm wordt tegengehouden, zal voor een deel geabsorbeerd worden door het scherm, maar een ander deel terugkaatsen richting de Bloemenbuurt. Hier wordt geen rekening mee gehouden en dit is ook in het geluidskundig onderzoek niet beschreven. Hoe hoger dit geluidsscherm hoe meer weerkaatsing.

Indiener maakt bezwaar tegen het extra hoog maken van het geluidsscherm (hoger dan strikt noodzakelijk), en verzoekt het scherm maximaal 3 meter hoog te realiseren. Daarbij wordt benadrukt dat in het Koersdocument nog geen sprake was van een scherm van 5 meter hoog.

De enige concrete opmerking over de hoogte van het scherm in het Koersdocument is te vinden op pagina 47: "Uit een eerste verkenning naar maatregelen blijkt dat een geluidsscherm van 3 of 4 meter hoog langs het spoor Utrecht–Amsterdam en langs het rangeerterrein al snel een significant positieve bijdrage heeft op de geluidbelasting."

Tenslotte verzoekt indiener tot het vormgeven van het geluidsscherm op een dusdanige manier (qua constructie en materialisering), dat de extra geluidseffecten op de bestaande bebouwing geminimaliseerd wordt.

Reactie

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat een 5 meter hoog geluidsscherm noodzakelijk is; o.a. om aan de eis van een geluidsluwe gevel te kunnen voldoen.

Een geluidsscherm langs het spoor wordt altijd geluidsabsorberend uitgevoerd om te voorkomen dat geluidsreflecties tussen scherm en treinstel 'omhoogkruipen' waardoor het geluid deels alsnog over het scherm heen gaat. Bij toepassing van dergelijke geluidsabsorberende schermen blijft het reflectie-effect naar de andere zijde (Bloemenbuurt) beperkt tot minder dan 0.2 dB, hetgeen als verwaarloosbaar aangemerkt kan worden.

Een geluidsscherm kan qua materiaal absorberend zijn (bijvoorbeeld cassettescherm, kokowall of schanskorf) of toch 'hard' (bijvoorbeeld glas) maar door een schuine stand het geluid naar beneden weerkaatsen waardoor het effect hetzelfde is. Laatstgenoemde zou echter misschien toch het geluid van een aankomende trein in verkeerde richting kunnen weerkaatsen waardoor er wel een voorkeur is voor toepassing van absorberend materiaal. In het bestemmingsplan is daarom een zogenoemde voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee is geborgd dat het geluidsscherm absorberend wordt uitgevoerd dan wel op andere wijze geluidseffecten worden voorkomen.

Conclusie:

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf 2.3.1.1, 2.3.2.2, 2.3.2.3, 2.3.2.4 en 2.3.2.5 zijn aangegeven.

Zienswijze 9

De indiener geeft aan een bewoner te zijn van de Bloemenbuurt. Er is begrip voor nieuwe woningen, en een duurzame wijk wordt toegejuicht. Maar hierbij is een aantal bezwaren.

1. Strijd met de hoogbouwvisie

De hoogbouw van vijf lagen aan de spoorzijde is volgens indiener in strijd met de volgende uitgangspunten uit de hoogbouwvisie: *‘hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving’* en *‘behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken’*

De omringende buurten (Bloemenbuurt en Schepenbuurt) hebben bebouwing van 2 tot hier en daar 3 bouwlagen (maximaal 2 verdiepingen). De genoemde woonblokken vindt indiener dus niet in verhouding met de omgeving en tasten de kleinschaligheid van deze buurten aan. Het is daarnaast niet *met respect voor het erfgoed en de directe omgeving* (citaat uit koersdocument).

Reactie

De maximale bouwhoogte in het bestemmingsplan is voor een deel 18 meter en voor een deel 23 meter. In het huidige bestemmingsplan is nu een bouwhoogte van 15 meter mogelijk.

Nog daargelaten of de ‘Hoogbouwvisie’ hier van toepassing is geven wij aan dat de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek afstand houdt van zijn omgeving door onder andere het spoortalud en de parkzone langs het spoor. Hierdoor ligt het spoorblok van fase I op circa 90 meter afstand van de bestaande woningen in de Bloemenbuurt. Op basis van deze ruime afstand is de voorgestelde bebouwing naar de mening van de gemeente geen aantasting van de kleinschaligheid van deze buurten en is er geen sprake van gebrek aan respect voor het erfgoed en de directe omgeving. In de hoogbouwvisie is vermeld dat deze een beoordelingskader biedt voor het al dan niet meewerken aan initiatieven voor hoogbouw. Voor de Utrechtse situatie zijn op voorhand twee hoogtes relevant in relatie tot hoogbouw. Ten eerste is dit de hoogte waarboven het in beeld brengen van allerlei effecten op de omgeving wenselijk gaat worden. Dit is in ieder geval van belang bij gebouwen van 30 meter of hoger of bij gebouwen hoger dan 1,5 maal de hoogte van de gemiddelde omliggende bebouwing. Ten tweede is hoogte bepalend voor het aanbrengen van stedelijke allure in de stad. Hiervoor wordt de maat 60 tot 80 meter gehanteerd. Wat verder wel of niet onder hoogbouw verstaan wordt, heeft onder andere te maken met de verschillende rollen die Utrecht vervult als stad in de Deltametropool, in de regio en als samenstel van wijken, aldus de hoogbouwvisie.

De gemiddelde omliggende bebouwing van het spoorblok bestaat uit de overige (toekomstige) bebouwing van de Cartesiusdriehoek en, vanwege de ruime afstand, niet de bebouwing van de Bloemenbuurt. Er is op grond hiervan geen strijdigheid met de hoogbouwvisie.

2. Geluidsoverlast door weerkaatsing

Indiener geeft aan dat de hoge bouw en het plaatsen van een geluidsscherm het spoorgeluid zal weerkaatsen naar de andere kant van het spoor. Indiener verwacht dat de geluidsoverlast door het spoor hierdoor in de Bloemenbuurt flink zal toenemen. In hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat juist vanwege de hoge bouw het plaatsen van een geluidsscherm noodzakelijk is, het verlagen van de bouwhoogte is een gunstigere optie. Hierdoor vervalt de noodzaak van een moeilijk te realiseren hoog geluidsscherm (zie reactie ProRail in paragraaf 6.2) en wordt het risico van geluidsweerkaatsing naar de Bloemenbuurt verlaagd.

Reactie

Voor de beantwoording van dat deel van de zienswijze over het geluidsscherm verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 8. De behoefte aan nieuwe woningen in Utrecht is zeer groot zoals blijkt uit onder meer paragraaf 2.1.3. van de toelichting van het bestemmingsplan. Zie ook de beantwoording van zienswijze 2. Daardoor is het noodzakelijk om een minimaal woningbouwprogramma te realiseren maar dit ook stedenbouwkundig zorgvuldig in te passen op basis van het Koersdocument. Het verlagen van de bouwhoogte betekent ook minder woningen. Dat

vinden wij niet wenselijk. Door het geluidsscherm op een goede manier uit te voeren worden effecten (geluidreflectie) voorkomen en is het niet nodig de bouwhoogte te verlagen.

3. Verkeer

De intentie is een autoluwe wijk te creëren. Het risico en gevolg van de realisatie van deze hoeveelheid woningen is volgens indiener dat de verkeersdruk in de omgeving ernstig toeneemt en omdat parkeren in de nieuw te realiseren wijk wordt ontmoedigd, zal de parkeerdruk in omliggende wijken enorm toenemen.

Reactie

Er is onderzoek gedaan naar de effecten op de omgeving. Juist op basis hiervan is een aantal instrumenten ingezet om het autobezit te ontmoedigen:

Parkeren op straat

Bewoners en bezoekers moeten parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan parkeren binnen de bestemming Groen-2 en Verkeer en verblijfgebied beperkt tot deelauto's en invalidenparkeerplaatsen. Parkeerplaatsen voor bewoners of bezoekers mogen niet worden aangelegd en ook zal het verboden worden om auto's in de berm te parkeren.

Betaald parkeren in de omgeving

De raad heeft in oktober 2019 besloten dat bij oplevering van de eerste woningen in de Cartesiusdriehoek betaald parkeren ingevoerd moet worden in de Schepenbuurt en Werkspoorkwartier en dat er een draagvlakmeting voor betaald parkeren in de Bloemenbuurt en deel Julianapark wordt uitgevoerd.

Alternatieven voor eigen autobezit

In het gebied wordt gebruik gemaakt van het concept Maas (Mobility as a service). Via dit systeem wordt het voor de toekomstige bewoners makkelijk gemaakt om gebruik te maken van alternatieven voor een eigen auto. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van deelauto's en deelfietsen (in allerlei vormen). Alle bewoners van de Cartesiusdriehoek krijgen gedurende een ingroeiperiode van 3 jaar gratis toegang tot een kennismakingsabonnement voor zowel deelauto, e-bike als OV van QBuzz.

Tot slot zijn de nabijheid van station Zuilen en een busverbinding en daarnaast de aanleg van een langzaam verkeer tunnel tussen de Cartesiusdriehoek en de Tweede Daalsedijk, voorzieningen waardoor de toekomstige bewoners sneller het OV of de fiets zullen gebruiken.

Dit hele pakket aan voorzieningen en maatregelen maakt dat het verminderen van eigen autobezit voldoende is geborgd en dat voor de omliggende wijken geen sprake zal van onevenredige parkeerdruk.

4. Woongenot aangrenzende straten:

Door de bouw van woonblokken met 5 woonlagen direct grenzend aan het spoor worden vooral de bewoners van de Seringstraat aan de spoorzijde in hun woongenot getroffen. Het vrije uitzicht richting het zuiden en daarmee de privacy zal verdwijnen. De zichtlijnen vanuit de hoogste bouwlagen zijn direct de huizen aan de Seringstraat in. Tevens wordt door de hoogbouw de zoninval (zeker in de winter) beperkt.

Al deze punten van bezwaar samengevoegd is indiener van mening dat woonblokken van 5 woonlagen niet geschikt zijn op deze locatie. Hoogbouw van deze mate zou beter geplaatst kunnen

worden aan de zuidzijde van het plangebied waarmee (afgezien van het punt verkeer) alle bezwaren komen te vervallen.

Reactie

Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 6 onderdeel 4.

5. Verplaatsen hoogbouw

Indiener stelt dat wanneer de hoogbouw verplaatst wordt naar het zuidelijk deel van het plangebied de bezwaren 1–3 komen te vervallen.

Reactie

Er is bij het opstellen van het Koersdocument en in het daaraan gekoppelde participatietraject rekening gehouden met de belangen van de bewoners van de Bloemenbuurt en de Seringstraat door voor onder andere het spoorblok af te wijken van de basishoogte van 8 bouwlagen in de Cartesiusdriehoek. Het spoorblok heeft een bouwhoogte van 5 lagen, conform het Koersdocument. Het verplaatsen van het spoorblok zou niet passen in het totaalconcept voor de Cartesiusdriehoek. Het zou daarnaast relatief weinig verschil maken in de effecten op de omgeving. Er is daarom geen aanleiding om de bebouwing van het spoorblok te verplaatsen naar het zuidelijk deel.

Conclusie:

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf 2.3.1.1, 2.3.2.2, 2.3.2.3, 2.3.2.4 en 2.3.2.5 zijn aangegeven.

Zienswijze 10 Sligro

1. Belang indiener

Aan de Perronlaan 1 is een groothandel in voedings- en genotmiddelen gevestigd. De bedrijfsvoering van indiener is niet gelegen binnen de begrenzing van dit ontwerpbestemmingsplan, maar wel binnen de Cartesiusdriehoek waarbinnen in totaal circa 2.800 woningen worden gebouwd. Indiener voorziet dat zijn bedrijfsvoering daarmee in het gedrang kan komen. Bovendien stelt indiener vast dat ook in de eerste fase al mogelijkheden worden gecreëerd en kaders worden geschetst die ook de bedrijfsvoering kunnen raken. De ontwikkelingen zijn uitgewerkt in het 'Koersdocument Cartesiusdriehoek'. Uit dat document blijkt dat in de tweede fase tot op zeer korte afstand van de bedrijfsvoering van de indiener woningbouw zal worden gerealiseerd. Verder blijkt uit dat koersdocument dat daarbij onder andere als maatstaf zal worden gehanteerd dat autogebruik wordt ontmoedigd. Daarom worden bijvoorbeeld weinig parkeerplaatsen gerealiseerd. Thans ligt de tweede fase nog niet voor, maar indiener wijst erop dat de in het koersdocument gehanteerde uitgangspunten zullen leiden tot ruimtelijk onaanvaardbare gevolgen. Die uitgangspunten kunnen derhalve niet worden vastgesteld in dit bestemmingsplan. Aangezien ook fase 1 op dat koersdocument wordt gebaseerd en uitgangspunt zal zijn dat de beide fasen op elkaar worden afgestemd, wijst indiener de raad erop dat het plan zoals uitgewerkt in het koersdocument onaanvaardbare gevolgen zal hebben voor de bedrijfsvoering.

Reactie

Deze reactie nemen wij voor kennisgeving aan, verschillende onderdelen komen verderop in deze zienswijze nog concreter aan de orde. De beantwoording vindt bij dat concrete onderdeel plaats. Wij wijzen indiener erop dat voordat de Sligro zich vestigde op Perronlaan 1 er al plannen bekend waren voor woningbouw in de Cartesiusdriehoek, zij het in een andere vorm. Destijds waren er plannen voor studentenhuisvesting op deze locatie, daar is het initiatief van ontwikkelaar Keystone Vastgoed uit voort gekomen. Dat er woningen in de buurt van het bedrijf zouden komen was dus al bekend.

2. Parkeren

In het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het bouwen of gebruiken, uitsluitend door het toepassen van de minimale norm uit de Beleidsregels "Parkeernormen fiets en auto 2019" parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Verder blijkt uit dat koersdocument dat ter plaatse ook geen parkeervergunningen zullen worden verstrekt aan bewoners.

Door een laag aantal parkeerplaatsen te realiseren in fase 1 ontstaat het risico dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving, zoals nabij de bedrijfsvoering van de Sligro. Het kan een beleidsmatig streven zijn om autogebruik te ontmoedigen, maar dat neemt niet weg dat niet kan worden voorkomen dat bewoners toch gebruikmaken van auto's. Het is zeker niet uitgesloten dat die auto's vervolgens worden geparkeerd op of nabij het parkeerterrein van Sligro of op plaatsen komen te staan waar ze hinder voor de bezoekers of bevoorrading van Sligro opleveren. De afstand tussen de bestemde woningen en de bedrijfsvoering van indiener is ook niet dusdanig groot dat niet hoeft te worden gevreesd voor parkeerproblemen bij indiener.

Er is geen aandacht besteed aan de effecten die dit heeft op de aanwezige en te behouden bedrijven. Hoe wordt voorkomen dat de bezoekers van de aanwezige voorzieningen en woningen parkeren op de Perronlaan of aan de Locomotiefstraat? Ook kan niet worden gegarandeerd dat er geen negatieve effecten optreden als fase 2 nooit wordt vastgesteld. Nu niet duidelijk is hoe wordt voorkomen dat de toenemende parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving en geen onderzoek is gedaan naar de effecten die dat aldaar heeft, is dit ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

Er is onderzoek gedaan naar de effecten op de omgeving. Juist op basis hiervan is een aantal instrumenten ingezet om het autobezit te ontmoedigen:

Parkeren op straat

Bewoners en bezoekers moeten parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan parkeren binnen de bestemming Groen-2 en Verkeer en verblijfgebied beperkt tot deelauto's en invalidenparkeerplaatsen. Parkeerplaatsen voor bewoners of bezoekers mogen niet worden aangelegd en ook zal het verboden worden om auto's in de berm te parkeren.

Betaald parkeren in het gebied

De Cartesiusdriehoek is een maatwerkgebied dat ontwikkeld wordt met betaald parkeren als uitgangspunt. Dit betekent dat in de Cartesiusdriehoek vanaf de ingebruikname van de eerste fase betaald parkeren zal worden ingevoerd. Gebieden waar gebouwd wordt in fase 2 zullen in die periode als afgeschermd bouwterrein functioneren waar niet geparkeerd kan worden. Hiermee wordt de overlast voorkomen.

Betaald parkeren in de omgeving

De raad heeft in oktober 2019 besloten dat bij oplevering van de eerste woningen in de Cartesiusdriehoek betaald parkeren ingevoerd moet worden in de Schepenbuurt en Werkspoorkwartier en dat er een draagvlakmeting voor betaald parkeren in de Bloemenbuurt en deel Julianapark wordt uitgevoerd.

Alternatieven voor eigen autobezit

In het gebied wordt gebruik gemaakt van het concept Maas (Mobility as a service). Via dit systeem wordt het voor de toekomstige bewoners makkelijk gemaakt om gebruik te maken van alternatieven voor een eigen auto. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van deelauto's en deelfietsen (in allerlei vormen). Alle bewoners van de Cartesiusdriehoek krijgen gedurende een ingroeiperiode van 3 jaar gratis toegang tot een kennismakingsabonnement voor zowel deelauto, e-bike als OV van QBuzz. Na drie jaar is de verwachting dat bewoners hun mobiliteitsgedrag hebben aangepast.

Parkeren bij bedrijf van indiener

Het bedrijf van indiener krijgt de bestemming Bedrijf. Op het terrein van Perronlaan 1 mogen parkeerplaatsen worden aangelegd, voor zover nodig voor werknemers, leveranciers en bezoekers van het bedrijf. Het staat indiener vrij om het gebruik van dit parkeerterrein te reguleren, bijvoorbeeld door middel van een slagboom.

Tot slot zijn de nabijheid van station Zuilen en een busverbinding en daarnaast de aanleg van een langzaam verkeer tunnel tussen de Cartesiusdriehoek en de Tweede Daalsedijk, voorzieningen waardoor de toekomstige bewoners sneller het OV of de fiets zullen gebruiken.

Dit hele pakket aan voorzieningen en maatregelen maakt dat het verminderen van eigen autobezit voldoende is geborgd. Verder merken we op dat het bestemmingsplan fase 1 een beperkt programma heeft en dat de locatie verder weg ligt van het terrein van Perronlaan 1. De effecten zullen voor de Sligro optreden in fase 2. Daarvoor gelden dan de bepalingen uit dat bestemmingsplan. Ten overvloede merken we hier op dat het de planning is om het ontwerpbestemmingsplan voor fase 2 snel te laten volgen op fase 1. Daarvoor wordt een afzonderlijke procedure gevoerd.

3. Planregel maximum verkeersbewegingen planregel

Bij vaststelling van het koersdocument in 2017 is door de raad vastgesteld dat voor de ontwikkeling van het Cartesiusgebied een verkeersaantrekkende werking van maximaal 370 motorvoertuigen per uur, op het drukste moment van de dag en op de kruising aan de Perronlaan, heeft te gelden. Uit een raadsbesluit van oktober 2019 zou blijken dat daarmee is beoogd uitsluitend het extra aantal voertuigen te maximeren.

Om dit te borgen is in artikel 6.4 van dit ontwerpbestemmingsplan opgenomen dat met behulp van een berekening bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen vast moet staan dat het totaal aantal extra verkeersbewegingen van de beoogde ontwikkeling in dit plan de 23 motorvoertuigen per uur op de Cartesiusweg op het drukste moment van de dag niet overschrijdt. Dit maximum geldt ook voor functiewijzigingen.

Perronlaan 1 is geen onderdeel van fase 1, maar indiener verwacht dat in fase 2 dezelfde planregel wordt opgenomen. Indiener kan niet instemmen met de geformuleerde planregel.

Er is geen aandacht besteed aan de effecten die dit heeft op de aanwezige en te behouden bedrijven. Zo is niet duidelijk hoe wordt voorkomen dat de bezoekers van de in het plan aanwezige voorzieningen en woningen parkeren op bijvoorbeeld de Perronlaan of de Locomotiefstraat. Ook kan niet worden gegarandeerd dat er geen negatieve effecten optreden als fase 2 nooit wordt vastgesteld.

Als een vergelijkbare planregel wordt opgenomen in fase 2 én indiener ook wordt opgenomen in dat plangebied, zou dit maximum ook voor indiener gaan gelden. Nu is indiener niet gebonden aan een maximaal aantal verkeersbewegingen. Als indiener na vaststelling van fase 2 een aanvraag voor het wijzigen van het gebruik of het uitbreiden van de bedrijfsvoering indient, zal hij worden geconfronteerd met het gemaximeerde aantal verkeersbewegingen dat door de raad is vastgesteld. Hoogstwaarschijnlijk is dat aantal verkeerswegen dan door de gebouwde woningen al bereikt. Daarmee wordt het bedrijf in feite 'op slot gezet'. Dat is onaanvaardbaar.

Een dergelijke planregel zou ook niet in lijn zijn met de bedoeling van de raad. Er is immers beoogd de toename aan verkeersbewegingen door de ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek te maximeren. Uitbreiding of functiewijzigingen ter plaatse van indiener en eventuele bijbehorende verkeersaantrekkende werking betreft de op dit op moment al bestaande planologische mogelijkheden en dus geen toevoeging van verkeer.

Reactie:

De planregel is zoals indiener wenst, uitsluitend bedoeld voor de nieuwe ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek. In het bestemmingsplan voor fase 2-6 wordt exact dezelfde regel opgenomen met daar wel een ander getal voor de maximale verkeersgeneratie. Het perceel van indiener wordt meegenomen in het bestemmingsplan voor fase 2-6, daar krijgt dit bedrijf de bestemming bedrijf. De regeling over de maximale verkeersbewegingen zal niet gaan gelden voor deze bestemming. Dit betekent dat voor een uitbreiding of gebruikswijziging van het bedrijf niet aan deze regeling wordt getoetst.

4. Terinzagelegging beleidsregels

De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen. Voor het vaststellen van het extra aantal verkeersbewegingen wordt gebruik gemaakt van de beleidsregels 'Beleidsregels Autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk'. Deze beleidsregels zijn dus van belang voor het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan. Die beleidsregels zijn echter niet met dit besluit ter inzage gelegd. Hiermee wordt indiener de mogelijkheid ontnomen om te toetsen of met die beleidsregels een objectief en navolgbaar toetsingskader wordt gecreëerd.

Reactie:

De maximale hoeveelheid verkeersbewegingen (van motorvoertuigen) is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. In die regels is verplicht gesteld dat de hoeveelheid verkeersbewegingen wordt berekend op basis van de beleidsregels. Een aanvrager moet bij zijn aanvraag omgevingsvergunning aantonen dat door zijn bouwplan het maximumaantal verkeersbewegingen niet wordt overschreden.

De beleidsregels zien uitsluitend op deze rekenmethode. Deze rekenmethode is bij bestemmingsplan voor fase 1 al toegepast bij de omgevingsvergunning en is ook in de onderzoeken voor het bestemmingsplan zoals opgenomen in bijlage 3, 4 en 5 van de toelichting toegepast. Deze stukken lagen ter inzage.

De beleidsregels maken het mogelijk de berekening van de hoeveelheid verkeer juridisch te koppelen aan het bestemmingsplan bij de ontwikkeling in de Cartesiusdriehoek. Niet alleen nu bij de start, maar juist ook als er in de toekomst veranderingen, zoals gebruikswijzigingen, zullen plaatsvinden in het gebied. Zo houden we optimaal grip op het aantal verkeersbewegingen.

In de regels wordt enkel verwezen naar deze beleidsregels, de beleidsregels zelf maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de Nota stallen en parkeren. Er wordt wel naar verwezen, maar de nota is geen onderdeel van het bestemmingsplan. De beleidsregels Autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk zijn ten tijde van de terinzagelegging ook nog niet door het college vastgesteld. In deze beleidsregels wordt geen nieuw beleid geformuleerd, het betreft slecht de uitvoering van het beleid dat in de Nota stallen en parkeren inclusief addendum is vastgelegd. Tegen de beleidsregels kan geen bezwaar en beroep worden ingediend.

5. Omvang plangebied

De ontwikkelingen in fase 1 en 2 zijn gebaseerd op één koersdocument. Verder worden in het bestemmingsplan (mitigerende) uitgangspunten gehanteerd en regels opgenomen die gevolgen hebben voor de gehele Cartesiusdriehoek. Indiener acht het dan ook onbegrijpelijk dat voor fase 1 een separaat bestemmingsplan wordt vastgesteld. Gezien de ruimtelijke samenhang tussen de ontwikkelingen binnen dit gebied dient uw raad één bestemmingsplan voor het volledig te ontwikkelen gebied op te stellen. Daarmee wordt namelijk voorkomen dat ruimtelijke gevolgen worden afgewenteld op het gebied dat nu is aangeduid als fase 2, bijvoorbeeld voor het geval het bestemmingsplan voor fase 2 nooit wordt vastgesteld.

Reactie:

De reden dat er twee bestemmingsplannen zijn gemaakt is dat oorspronkelijk fase 1 veel eerder ontwikkeld zou worden dan fase 2-6. De ontwikkeling van fase 1 is daarnaast zelfstandig uitvoerbaar. Inmiddels is het bestemmingsplan voor fase 2-6 ook nagenoeg gereed om als ontwerp ter inzage te gaan. De plannen lopen daarmee redelijk gelijk op. Alle uitgangspunten zijn in beide plannen hetzelfde.

Hierbij merken wij op dat voor de gehele ontwikkeling (fase 1 en fase 2 t/m 6) één mer-beoordeling is opgesteld, waarin ook voor het totale plan de effecten op de omgeving in beeld zijn gebracht.

6. Besluit m.e.r.-beoordeling

Het college heeft besloten dat geen milieueffectrapportage wordt opgesteld. Dat besluit is gebaseerd op de mer-beoordeling d.d. 31 maart 2020. In die notitie staat het volgende:
"Uit de effectbeoordeling blijkt dat er op onderdelen maatregelen noodzakelijk zijn om belangrijke nadelige milieugevolgen uit te kunnen sluiten."

Wat betreft verkeer en parkeren worden de volgende mitigerende maatregelen meegenomen:
"In de regels van het bestemmingsplan zijn verschillende voorwaarden opgenomen om te sturen op het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie. Het maximumaantal verkeersbewegingen is vastgelegd en via beleidsregels kan getoetst worden of het uiteindelijke programma voldoet aan dit maximum. Parkeren op straat is uitsluitend toegestaan voor enkele deelauto's en invaliden parkeren."

Wat betreft verkeer merkt indiener op dat de bij de planregels behorende beleidsregels over het vaststellen van de verkeersbewegingen niet ter inzage zijn gelegd. Met de beleidsregels worden mogelijk bepaalde formules en reducties geïntroduceerd. Het is niet uitgesloten dat het college daarmee een bepaalde afwegingsruimte krijgt. Daarmee is niet duidelijk of de in de mer-beoordeling nodig geachte mitigerende maatregelen ook daadwerkelijk op voldoende concrete wijze zijn geborgd.

Reactie:

De reducties voor het aantal parkeerplaatsen vloeien voort uit de Nota stallen en parkeren inclusief addendum en niet uit de beleidsregels. Hoe het aantal parkeerplaatsen en het aantal verkeersbewegingen zich verhoudt is afgeleid uit de landelijke CROW-richtlijnen. De beleidsregels zien op deze rekenmethode. De belangrijkste mitigerende maatregelen is de beperking van het aantal verkeersbewegingen. Dit is publiekrechtelijk vastgelegd in het bestemmingsplan.

7. Borging niet-parkeren op straat

Wat betreft parkeren is niet in alle bestemmingen geborgd dat parkeren op straat niet mogelijk is. Voor de bestemming 'Groen - 2' is geborgd dat parkeren op straat alleen is toegestaan voor deelauto's en parkeren voor invaliden. Binnen de bestemming 'Wonen' zijn verkeers- en parkeervoorzieningen toegestaan, zonder de beperking dat parkeren op straat alleen is toegestaan voor deelauto's en parkeren voor invaliden. In het m.e.r.-beoordelingsbesluit is er dus ten onrechte vanuit gegaan dat dit voor het hele plan is geborgd.

Reactie:

*In het plangebied komt de ontsluitingsweg in de bestemming Groen-2. Deze is ook expliciet als zodanig bestemd. Binnen de bestemming Wonen is een dergelijke weg niet bestemd en dus ook niet toegestaan. Onder verkeers- en groenvoorzieningen verstaan we geen ontsluitende weg. Parkeren op straat binnen de bestemming Wonen is dus ook niet aan de orde. In artikel 6 lid 6.8 sub 2 is bovendien geregeld dat:
De parkeergelegenheid mag, met uitzondering van parkeergelegenheid voor deelauto's en mindervaliden, alleen in parkeergarages worden aangelegd binnen de Cartesiusdriehoek.*

8. Mitigerende maatregelen wijken af van maximale mogelijkheden bestemmingsplan

Het voorgaande betekent volgens indiener dat in de m.e.r.-notitie is uitgegaan van mitigerende maatregelen die afwijken van de maximale mogelijkheden die het ontwerpbestemmingsplan biedt. Die maatregelen zijn echter wel nodig om te voorkomen dat belangrijke nadelige milieueffecten optreden. Door uit te gaan van die mitigerende maatregelen heeft het college ten onrechte geoordeeld dat die milieueffecten zijn uitgesloten.

Reactie:

De beperking van parkeerplaatsen en verkeersbewegingen voorkomt dat er negatieve effecten ontstaan. Deelmobiliteit etc. is trouwens strikt genomen geen mitigerende maatregel in de zin dat ze een eventuele verslechtering van het milieu voorkomen, ze zorgen er juist voor dat er alternatieve mobiliteit mogelijk wordt. Maar als die alternatieven niet worden uitgevoerd dan ontstaan er nog steeds niet meer verkeersbewegingen en dus zijn er geen milieubelangen in het geding. Voor het overige zijn de mitigerende maatregelen ook geborgd via het bestemmingsplan. Als bij de toetsing blijkt dat er geen deelauto's beschikbaar worden gesteld, kan er minder programma worden gerealiseerd.

Ten overvloede merken we op dat de maatregelen zoals genoemd in bijlage 4 van het bestemmingsplan privaatrechtelijk zijn vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Ook wordt de ontwikkeling van het MaaS-concept randvoorwaardelijk gesteld voor de ontwikkeling en wordt de instandhouding van dit concept voor een periode van minimaal 10 jaar gegarandeerd na oplevering van de woningen. Verder is vastgelegd dat de benodigde deelmobiliteit beschikbaar is vanaf de oplevering van de eerste woningen.

9. Onterecht rekening gehouden met mitigerende maatregelen in fase 2

Verder wordt opgemerkt dat in fase 1 mitigerende maatregelen voor die fase kunnen worden vastgelegd, maar niet kan worden voorkomen dat de effecten zich door die mitigerende maatregelen verplaatsen naar elders, bijvoorbeeld naar fase 2. In de m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt opgemerkt dat in fase 2 vergelijkbare mitigerende maatregelen moeten worden vastgelegd. Voor fase 2 is nu echter nog geen bestemmingsplan vastgesteld waarin de gelijklopende mitigerende maatregelen kunnen worden vastgelegd. Er bestaat dus geen zekerheid dat de negatieve effecten zich niet alsnog manifesteren ter plaatse van fase 2. Ook in die zin is ten onrechte rekening gehouden met de mitigerende maatregelen.

Gezien het voorgaande moet alsnog een milieueffectrapportage worden uitgevoerd. Het toepassen van een 'salamitactiek' is niet toegestaan, dus die milieueffectrapportage moet zien op het volledige plangebied van de Cartesiusdriehoek.

Reactie:

Zoals al eerder aangegeven is het bestemmingsplan voor fase 2-6 gereed om als ontwerp ter inzage te gaan. In dit bestemmingsplan worden exact dezelfde regels voor verkeer opgenomen. Er is geen sprake van een salamitactiek. In de m.e.r.-beoordeling is de gehele ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek beschouwd, fase 1 tot en met 6. De m.e.r.-beoordeling voor het geheel is aan de besluitvorming van het eerste ruimtelijke plan van de ontwikkeling gekoppeld. Uit deze m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen MER noodzakelijk is.

Rechtspraak ondersteunt de conclusie dat het in het kader van MER-wetgeving is toegestaan om een MER of m.e.r.-beoordeling voor een gehele ontwikkeling te koppelen aan een eerste besluit. Als in het MER mitigerende/compenserende maatregelen worden voorgestelde die pas aan de orde zijn in een latere fase, dan is het gelet op deze uitspraak niet vereist die maatregelen al in het eerste besluit te borgen.¹

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11 Fietsersbond

¹ ABRvS 2 juni 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BM6459 (met name r.o. 2.3.3.).

Indiener waardeert het dat de gemeente Utrecht met de ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek de behoefte aan woningen binnenstedelijk oplost. Dat zorgt volgens indiener dat veel verplaatsingen naar voorzieningen door de nieuwe inwoners op de fiets gemaakt kunnen worden. Bij de ontwikkeling wordt sterk ingezet op het beperken van het autogebruik. Ook daarvoor onze waardering. Fijn ook dat de fiets in dit gebied een prominente rol zal gaan spelen. Indiener is blij met de realisatie van een extraverbinding voor fietsers tussen de Cartesiusdriehoek en de 2e Daalsedijk. De nieuwe fietstunnel draagt eraan bij dat de barrièrewerking van het spoor Utrecht – Amsterdam afneemt. De omrijafstand voor fietsers is in Utrecht in het algemeen relatief hoog; door de nieuwe tunnel wordt de gemiddelde omrijafstand kleiner en daarmee het gebruik van de fiets aantrekkelijker.

Indiener maakt zich zorgen over de volgtijdelijkheid van verschillende ontwikkelingen en vraagt aandacht voor een aantal punten

1. Openstellen fietstunnel

Als de gemeente daadwerkelijk inzet op laag autogebruik moet volgens indiener de fietstunnel opengesteld worden voordat de eerste woningen worden opgeleverd.

Reactie

Ook de gemeente ziet het belang van een snelle ingebruikname van de fietstunnel. Na oplevering van de tunnel (eind 2021) vinden echter zowel aan de kant van de Cartesiusdriehoek als de 2e Daalsedijk nog een aantal jaar bouwwerkzaamheden plaats. Daarom zijn tijdelijk dure aanvullende maatregelen nodig om de tunnel veilig in gebruik te kunnen nemen voor voetgangers en fietsers. Wij zijn hierover met de betrokken partijen in gesprek met als doel de tunnel zo snel mogelijk na oplevering in gebruik te nemen. Hiervoor is nu nog geen concrete datum bekend.

2. Openbaar maken private fietspad ProRail

Indiener wil graag dat het private fietspad van ProRail naar het kantoor van de treindienstleiding openbaar toegankelijk gemaakt wordt, zodat dit tussen de nieuwe fietstunnel en het station Zuilen door fietsers gebruikt kan worden.

Reactie

Dit fietspad is eigendom van ProRail. Er zijn afspraken gemaakt tussen de NS en ProRail over de opheffing van dit pad zodat dit terrein uiteindelijk onderdeel kan worden van het toekomstige luspark van de Cartesiusdriehoek. Omdat de gemeente geen eigenaar is van het pad kan de gemeente dit pad niet eerder openbaar toegankelijk maken. De veiligheid van de toekomstige voetgangers en fietsers hebben zeker onze aandacht tijdens de verdere realisatie van de plannen.

3. Nieuwe fietsverbinding

Indiener pleit ervoor dat ook een fietsverbinding wordt gerealiseerd vanuit de Cartesiusdriehoek naar het Cremerplein / Majellapark, door een nieuwe kruising (fietstunnel) van het spoor Utrecht – Gouda. Aansluitend op de J.P. Coenstraat ontstaat daarmee een doorgaande fietsverbinding naar het Beurskwartier, het westelijke deel van het stadscentrum met grootstedelijke voorzieningen op fietsafstand.

Reactie

De genoemde fietsverbinding maakt onderdeel uit van het gemeentelijk Verkennend onderzoek fietsverbindingen. Hierover is op 18 oktober 2019 een brief naar de gemeenteraad verstuurd. Hierin wordt deze fietsverbinding als nummer 23 benoemd. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend maar worden op korte termijn verwacht. Dan is ook duidelijk in hoeverre deze verbinding kansrijk is.

4. Ontwikkeling Cartesiusdriehoek in fasen

Uit de zienswijze van indiener, hoewel dit niet expliciet is aangegeven, kan worden opgemaakt dat er vragen zijn over de verkeerssituatie ten tijde van de bouwactiviteiten.

Reactie

De Cartesiusdriehoek wordt in verschillende fasen ontwikkeld. Dat betekent dat er straks mensen wonen terwijl er elders in het gebied nog voor langere tijd bouwactiviteiten plaatsvinden. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal er ook aandacht zijn voor de verkeerssituaties tijdens de bouwfasen. De genoemde onderwerpen maken echter geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en leiden daarom niet tot een aanpassing van dit bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.