

Nota van beantwoording vooroverlegreacties bestemmingsplan met verbrede reikwijdte Hollandse IJssel 'noordwesthoek' te IJsselstein

Kenmerk: NL.IMRO.0353.CHWHollIJsselNWhoek.VO01

Datum: 19-01-2023

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn de vaste vooroverlegpartners benaderd om een reactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan Noordwesthoek te IJsselstein. Vanuit de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Vereniging Industrie en Handel IJsselstein, het Ministerie van defensie, de Gasunie, Stedin en Vitens zijn geen vooroverlegreacties ontvangen. De GGD-regio Utrecht, provincie Utrecht, Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio Utrecht hebben wel een reactie gegeven. Van de binnengekomen reacties is hieronder een samenvatting gemaakt en deze is voorzien van een beantwoording.

Vervolprocedure

Nadat de gemaakte opmerkingen in deze Nota Inspraak en vooroverleg zijn verwerkt gaat dit plan een volgende fase in. De gemeente zal dit bestemmingsplan als ontwerpbestemmingsplan publiceren. Dit betekent voor iedereen een mogelijkheid bestaat om te reageren op dit plan. Het staat eenieder vrij om gedurende de 6 weken dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt een zienswijze in te dienen. Ook dan wordt er weer een nota van beantwoording geschreven (Nota Zienswijzen). De gemeenteraad besluit uiteindelijk of het bestemmingsplan, al of niet gewijzigd op basis van zienswijzen, wordt vastgesteld. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt het plan nogmaals ter inzage gelegd. Een ieder heeft dan de mogelijkheid om beroep tegen het bestemmingsplan in te dienen bij de Raad van State.

1. GGD Regio Utrecht (GGDrU)

Reactie

De GGDrU geeft aan dat het in haar advisering met betrekking tot ruimtelijke plannen vasthoudt aan de kernwaarden voor een gezonde leefomgeving. De GGDrU geeft aan dat als er inspiratie over de inrichting van een gezonde leefomgeving te vinden is op: [Gezonde en veilige leefomgeving - GGD GHOR Nederland](#).

De GGDrU ziet geen aanleiding specifieke op- of aanmerkingen te leveren in het kader van gezondheidsbescherming en -bevordering. Verder staat de GGDrU open voor gesprek over de mogelijkheden gezondheid beter te beschermen en bevorderen.

Beantwoording

Wij nemen de reactie ter kennisgeving aan.

2. Rijkswaterstaat

Reactie

Rijkswaterstaat geeft aan dat in het plan is beschreven dat de beoogde recreatie ontwikkelingen uit het plan naar verwachting tot ruim 344.000 bezoeken per jaar zullen leiden. Deze bezoekers komen voornamelijk uit de omgeving van IJsselstein, De Meern en het zuiden/westen van Utrecht. De verkeerskundige onderbouwing gaat dan ook voornamelijk in op de effecten op de N228. Rijkswaterstaat verwacht juist dat er gezien de toekomstige functies (o.a. hotel) ook grote aantallen bezoekers van verder weg komen. Gevraagd wordt om ook aandacht te besteden aan eventuele consequenties van het plan op het naastgelegen hoofdwegennet (A2 en A12).

Beantwoording

Er zijn inmiddels drie verkeersonderzoeken uitgevoerd voor dit bestemmingsplan. Nummer 2 en 3 zijn als bijlage opgenomen bij het voorontwerpbestemmingsplan. Het eerste onderzoek is een verkenning en heeft als input gediend voor onderzoek 2.

- 1) Memo verkenning verkeer BP Noordwesthoek van 8 april 2020
- 2) Oplegnotitie verkeer Noord-Westhoek van 16 december 2020.
- 3) Memo aanvullend verkeersonderzoek van 25 januari 2022.

Om de uitvoerbaarheid op het aspect verkeer aan te kunnen tonen binnen dit bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is het noodzakelijk om afspraken te maken tussen de wegbeheerders over monitoring, te nemen maatregelen en de kostenverdeling als gevolg van deze maatregelen. Om tot afspraken te komen dient de basis, het gedane verkeersonderzoek, over voldoende input te beschikken om afspraken vast te leggen. Uit het laatst afgeronde verkeersonderzoek van 25 januari 2022 is gebleken dat het verkeersomvang in het initiële onderzoek waarschijnlijk is overschat. Hierdoor is het tot op heden niet mogelijk geweest de afspraken vast te leggen tussen de verschillende wegbeheerders. Het voorstel is verder om vervolgens in het kader van het bestemmingsplan op basis van de resultaten van de berekeningen afspraken te maken over concrete fysieke maatregelen of nader onderzoek of een procesafpraak over monitoring en ook over afspraken over een kostenverdeling. Gedurende het proces van ter inzagelegging wordt er aanvullend onderzoek uitgevoerd. We zullen in de toelichting en de bijlage met vormvrije m.e.r.-beoordeling aangeven dat dit onderzoek nog plaats vindt voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Op basis van het resultaat van dit onderzoek kunnen deze afspraken gemaakt en vastgelegd worden. Bij het vast te stellen bestemmingsplan zal het onderzoek toegevoegd worden aan de toelichting om zo de uitvoerbaarheid op het aspect verkeer aan te tonen.

Om terug te komen op de reactie vanuit Rijkswaterstaat: in het voorontwerpbestemmingsplan ontbrak het aan een onderbouwing voor eventuele consequenties op het hoofdwegennet. Er wordt nader onderzoek gedaan. Eventuele consequenties op het hoofdwegennet worden toegevoegd aan de toelichting zodra de nieuwe verkeerscijfers bekend zijn.

3. Provincie Utrecht

Reactie

De provincie reageert enthousiast op het plan vanuit recreatie en landschap. Het plan past binnen het provinciale beleid. Hierbij heeft de provincie nog wel enkele opmerkingen. Zo is het hotel niet primair gericht op recreanten uit de nabije omgeving. Doordat het hotel wordt gerealiseerd in samenhang met en ten behoeve van de ontwikkeling en instandhouding van een bovenlokale recreatieve voorziening past het binnen het beleid.

Landschap

De provincie concludeert dat het beeldkwaliteitsplan voldoende passende handvatten bevat om de landschappelijke inpassing van de vlekken te inspireren. Wel staat in de toelichting beschreven dat het hotel niet aan de Nedereindseweg mag worden gerealiseerd, terwijl het hotel, conform beeldkwaliteitsplan, ook niet aan de Meerndijk mag worden gevestigd. Het hotel dient echt in het recreatiegebied/bos te liggen.

Recreatie

Op pagina 14 (paragraaf 2.3) staat een opsomming van mogelijke invulling voor de vlekken. De provincie suggereert om hier een 'zoals' op te nemen, om nieuwe of andere ontwikkelingen die ook passend zouden kunnen zijn niet op voorhand uit te sluiten.

Mobiliteit

In het bestemmingsplan worden uitspraken gedaan over maatregelen die moeten worden gedaan aan de N228. Er is aangegeven dat het gesprek over die maatregelen met de provincie nog moet plaatsvinden. De provincie vraagt zich af over welke maatregelen het dan gaat.

Vanwege twijfels over de gehanteerde intensiteiten in de berekeningen lijkt het de provincie goed om, zoals wordt geadviseerd, nieuwe kruispunttellingen op beide kruispunten uit te laten voeren – indien recente kruispunttellingen niet beschikbaar zijn uiteraard – en die nieuwe kruispunttellingen (nadat met behulp van bijvoorbeeld één of meerdere permanente telpunten in de directe omgeving is bepaald of de kruispunttellingen representatief zijn) als basis te hanteren.

Tevens geeft de provincie aan dat het verstandig is om met betrekking tot te nemen maatregelen na te gaan wat de laatste stand van zaken is aangaande de ontwikkeling van polder Rijnenburg en de ingrijpende(re) aanpassingen die dit te weeg brengt aan de wegenstructuur/kruispunten in deze omgeving.

In het geval de weg nu al op zijn capaciteit zit en er maatregelen genomen moeten worden dan is de provincie daarvoor verantwoordelijk. Als de ontwikkeling zorgt voor problemen waardoor maatregelen nodig zijn dan geldt het 'veroorzakerprincipe' en dan is de initiatiefnemer (mede)verantwoordelijk voor de kosten van die maatregelen. De provincie geeft aan dat voor de planning van de ontwikkeling het belangrijk is een en ander tijdig af te stemmen met de provincie.

Daarnaast vraagt de provincie zich af hoe het verkeer voor de andere modaliteiten dan de auto wordt ontsloten. Naast de auto zal een deel van het publiek wandelend of met de fiets naar het gebied trekken. De provincie ziet graag dat dit nader wordt toegelicht in het bestemmingsplan.

Specifiek heeft de provincie op bijlage 5 (Verkeersonderzoek BP Noordwesthoek) en bijlage 6 (Memo aanvullend verkeersonderzoek) nog de volgende punten meegegeven:

Bijlage 5

- Uitvoeren van een microsimulatie (zie onder kopje "Conclusie en vervolg" in de oplegnotitie) is (vooralsnog) niet nodig;
- Bij het bepalen van de verkeersgeneratie zijn heel veel aannames gedaan, o.a. omdat de exacte invulling van te realiseren functies nog niet bekend is. Die aannames komen wel goed doordacht over. Dit kan via CROW worden gecheckt.;

- Bij het samenstellen van de in de berekeningen gebruikte verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van het (inmiddels verouderde) VRU-model versie 3.4 (basisjaar 2015 en prognosejaar 2030). Het lijkt mij goed om de figuren 4.3 t/m 4.6 te vergelijken met uitkomsten uit ons huidige STRAVUM-model (liggen de uitkomsten in lijn, of wijken deze af?) en eventueel beschikbare kruispunttellingen;
- Percentage vrachtverkeer (zie alinea onder figuur 4.6) c.q. de licht – middelzwaar – zwaar verdeling kan uit een nabijgelegen permanent telpunt worden gehaald;
- Als ik het mij goed herinner zijn de kruispunten N228 – Nedereindseweg en N228 – Noord IJsseldijk al eerder onderwerp van studie geweest. We moeten achterhalen of er destijds of de geschetste problemen in de huidige situatie (lange wachttijden gedurende de spitsperiodes op de Nedereindseweg en Noord IJsseldijk om de N228 op te kunnen rijden) bekend zijn en of dat misschien de aanleiding was om in het verleden al naar beide kruispunten te kijken. Daarbij zullen de in Omni-X berekende extreme wachttijden van 15 tot 25 minuten in de praktijk niet voor komen, maar is die uitkomst zeker wel een indicatie dat de huidige vormgeving op die momenten niet volstaat. Lange wachttijden resulteren over het algemeen in risicogedrag en daarmee een grotere kans op ongevallen.
- In hoofdstuk 6 (“Oplossingsrichting kruispuntafwikkeling en conclusie”) komt alleen een VRI als mogelijke oplossingsrichting ter sprake, er wordt niet over de (on)mogelijkheden van een rotonde gesproken. Het provinciaal beleid op het gebied van kruispunten luidt ‘Ronde, tenzij ...’. Verder is de indicatieve VRI-berekening vermoedelijk uitgevoerd met behulp van Omni-X. Als provincie gebruiken wij COCON voor VRI-berekeningen, in Omni-X is uitsluitend een zeer globale/indicatieve VRI-berekening mogelijk.

Bijlage 6

- In bijlage 6 wordt alleen naar het kruispunt N228 – Nedereindseweg gekeken, waarbij gezocht wordt naar een verklaring voor het verschil tussen de uitkomsten van de berekeningen en de ervaringen van de wegbeheerders. Daarbij worden mogelijke oorzaken genoemd voor overschatting van de afwikkelingsproblemen bij het kruispunt N228 – Nedereindseweg in bijlage 5. Op zich zijn de genoemde mogelijke oorzaken plausibel, maar de provincie zou in ieder geval graag een check doen naar de verkeersveiligheid op dit kruispunt (staat dit kruispunt te boek als verkeersonveilig dan is er wel degelijk iets aan de hand!);
- VRI-berekeningen met Omni-X zijn zeer globaal/indicatief, VRI-berekeningen dienen te worden uitgevoerd met COCON!;
- Ook in bijlage 6 wordt er met geen woord gesproken over de (on)mogelijkheden van een rotonde;
- Voor kruispunten met drie takken hanteren wij als provincie een maximale cyclustijd van 90 seconden i.p.v. 120 seconden;
- Alleen een VRI plaatsen (zonder aparte rechtsaffer naar de Nedereindseweg) is niet wenselijk: de cyclustijd is hoger dan de door ons gehanteerde grenswaarde van 90 seconden en het ontbreken van een aparte rechtsaffer op de zuidtak van het kruispunt betekent dat het parallelle fietspad aan de oostzijde van de N228 niet tegelijkertijd groen kan krijgen met de doorgaande richtingen op de N228, hetgeen – vanwege de beperkte hoeveelheid rechtsafslaand verkeer vanaf de tak N228 zuid – roodlichtnegatie door fietsers in de hand werkt (zij zien in een dergelijke situatie immers regelmatig geen conflicterend verkeer, terwijl het licht voor hen wel op rood staat!);
- Gelet op mijn vorige opmerking volstaat de kostenindicatie in tabel 3 niet: hierin is geen rekening gehouden met aanleg van een aparte rechtsaffer op de tak N228 zuid;
- Mogelijk sluipverkeer over de Nedereindseweg komt in de conclusies en aanbevelingen uit de lucht vallen.

Geluid

Binnen hoofdstuk 4 van de toelichting ontbreekt het aspect ‘geluid’. In de bijlage van de vormvrije m.e.r.-beoordeling (bijlage 4) is dit aspect wel summier beschouwd. Ondanks dat er geen nieuwe geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd komen er wel ongeveer 350.000 bezoekers op het gebied af. Het ontbreekt hier aan een analyse van de verkeersaantrekkende werking op de omgeving. Mede in het licht van de toekomstige provinciale bevoegdheden onder de Omgevingswet, met o.a. de invoering van de geluidproductieplafonds (GGP's) en onze saneringstaak. Het bestemmingsplan dient de impact van de verkeersaantrekkende werking inzichtelijk te maken. Wat betekent dit voor reeds aanwezige provinciale wegen en de toekomstige provinciale taken onder de Omgevingswet?

Stiltegebieden

Het bestemmingsplan is gelegen in het aandachtsgebied van het stiltegebied 'Blokland Broek'. In hoofdstuk 9.4 zijn in de Interim Omgevingsverordening regels gesteld voor wat betreft ruimtelijke ontwikkelingen in dit aandachtsgebied. Artikel 9.27 'instructieregel geluidsniveau in aandachtsgebied stiltegebied' gaat specifiek in op ontwikkelingen binnen dit aandachtsgebied. De verwachting is dat er 350.000 bezoekers per jaar worden verwacht in het gebied, zo is aangenomen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan dient daarom een onderbouwing te geven in relatie tot het aspect stiltegebieden in artikel 9.27. Hierbij dient te worden ingegaan op de impact van de ontwikkelingen op de bufferzone en de stille kern.

Externe veiligheid

Uit de stukken blijkt niet op welke afstand het hotel geprojecteerd wordt gezien vanaf de hogedruk buisleidingen in het gebied. Zolang de Omgevingswet niet in werking is moet een toetsing plaatsvinden aan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico en hoeft nog niet gekeken te worden naar het brandaandachtsgebied.

Gezonde leefomgeving

Er is in het bestemmingsplan alleen aandacht voor autoverkeer. De provincie vraagt zich af welke maatregelen er worden genomen om ervoor te zorgen dat er meer mensen wandelend, met de fiets of met het OV naar het recreatiegebied komen in plaats van met de auto. Zijn er voor de fietsers ook parkeerfaciliteiten aanwezig in het gebied?

Beantwoording

Landschap

De toelichting wordt in zoverre aangepast dat in de toelichting (paragraaf 2.3) het hotel ook niet direct aan de Meerndijk mag worden gevestigd, conform het beeldkwaliteitsplan.

Recreatie

De opsomming uit paragraaf 2.3 is afkomstig uit het beeldkwaliteitsplan dat als bijlage 9 bij de toelichting is gevoegd. Er is in het beeldkwaliteitsplan een niet limitatieve opsomming weergegeven voor de invulling van de overige vlekken. Daar is geen 'zoals' in opgenomen, maar wordt gesproken over een leidraad voor toekomstige functies. Andere functies dan genoemd zijn niet uitgesloten. Het voorstel van de provincie is feitelijk al aanwezig in het bestemmingsplan vanwege de formulering in het beeldkwaliteitsplan. Ter verduidelijking wordt dit in paragraaf 2.3 van de toelichting ook als zodanig beschreven.

Mobiliteit

Er zijn inmiddels drie verkeersonderzoeken uitgevoerd voor dit bestemmingsplan. Nummer 2 en 3 zijn als bijlage opgenomen bij het voorontwerpbestemmingsplan.

- 1) Memo verkenning verkeer BP Noordwesthoek van 8 april 2020
- 2) Oplegnotitie verkeer Noord-Westhoek van 16 december 2020.
- 3) Memo aanvullend verkeersonderzoek van 25 januari 2022.

In paragraaf 4.6 is inderdaad aangegeven dat er nog concrete afspraken dienen te worden gemaakt over de te nemen maatregelen. Om de uitvoerbaarheid op het aspect verkeer aan te kunnen tonen binnen dit bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is het noodzakelijk om afspraken te maken tussen de wegbeheerders en initiatiefnemer over monitoring, te nemen maatregelen en de kostenverdeling als gevolg van deze maatregelen. Om tot afspraken te komen dient de basis, het gedane verkeersonderzoek, over voldoende input te beschikken om afspraken vast te leggen. Uit het laatst afgeronde verkeersonderzoek van 25 januari 2022 is gebleken dat het verkeersomvang in het initiële onderzoek waarschijnlijk is overschat. Hierdoor is het tot op heden niet mogelijk geweest de afspraken over monitoring, maatregelen en kostenverdeling vast te leggen tussen de verschillende wegbeheerders. Het voorstel is verder om vervolgens in het kader van het bestemmingsplan op basis van de resultaten van de berekeningen afspraken te maken over concrete fysieke maatregelen of nader onderzoek of een procesafpraak over monitoring en ook over afspraken over een kostenverdeling. Gedurende het proces van ter inzagelegging wordt er aanvullend onderzoek uitgevoerd. We zullen in de toelichting en de bijlage met vormvrije m.e.r.-beoordeling aangeven dat dit onderzoek nog plaats vindt voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Op basis van het resultaat van dit onderzoek kunnen deze afspraken gemaakt en vastgelegd worden. Bij het vast te stellen bestemmingsplan zal het onderzoek toegevoegd worden aan de toelichting om zo de uitvoerbaarheid op het aspect verkeer aan te tonen.

Om terug te komen op de reactie vanuit de provincie: in het voorontwerpbestemmingsplan ontbrak het aan een onderbouwing voor het langzaam verkeer. Afgaande op bovenstaand verhaal lijkt het ons praktisch de resultaten af te wachten en voor nu mede te delen dat de eventuele consequenties voor langzaam verkeer worden toegevoegd aan de toelichting zodra de nieuwe verkeerscijfers bekend zijn. Hetzelfde geldt voor de gemaakte opmerkingen in bijlage 5 en 6. Deze opmerkingen nemen wij mee in de bijeenkomst tussen wegbeheerders om tot afspraken te komen op het aspect verkeer.

Geluid

De provincie constateert terecht dat het aspect geluid ontbreekt in de toelichting van het bestemmingsplan. Het aspect was, zoals ook genoemd, wel onderzocht in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling (bijlage 4). Op basis van het aspect geluid uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling en het hiernavolgende antwoord wordt het aspect geluid toegevoegd als aparte paragraaf binnen hoofdstuk 4 van de toelichting. De vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt hier ook op aangepast.

Het bestemmingsplan wordt voorbereid binnen de huidige wettelijke kaders voor wat betreft geluid. Binnen het bestemmingsplan worden geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt en een formele toetsing aan de Wet geluidhinder is daarmee niet van toepassing. Voor wat betreft de verkeersaantrekkende werking is een analyse gemaakt in par. 4.8 van de toelichting (Ecologie). Uit deze analyse blijkt dat de percentuele toename van verkeer per etmaal op de provinciale weg N228 ruim onder de 40% ligt, ofwel de 1,5 dB-grens die in het algemeen als toelaatbare toename wordt gezien (analoog aan het reconstructie criterium Wet geluid hinder (Wgh)). Voor wat betreft de toekomstige vaststelling van geluidproductieplafonds (GPP's) vanwege de provinciale wegen geldt dat dit een provinciale taak is, waarbij de provincie de toekomstige GPP's dient vast te stellen op basis van de juiste uitgangspunten, rekening houdend met alle toekomstige ontwikkelingen (niet alleen van dit bestemmingsplan). In het kader van dit bestemmingsplan kan er nog geen toetsing of monitoring plaatsvinden. Het is ook niet gebruikelijk vooruit te lopen op nieuwe wettelijke kaders die nog niet van toepassing zijn.

Voor de gemeentelijke wegen vindt er een significante verkeerstoename plaats. Deze toename zal niet in één keer plaatsvinden, maar naar verwachting pas over een langere periode. De ontwikkeling zal naar verwachting na de invoering van de Omgevingswet vorm krijgen. Onder de Omgevingswet is de gemeente verantwoordelijk voor de monitoring van de verkeerstoename op basis van de basisgeluidemissie (BGE). Afhankelijk van de voortgang van de ontwikkeling en de nog vast te stellen BGE kunnen maatregelen worden overwogen aan deze gemeentelijke wegen. Toekomstige regelgeving zal waarborgen dat er geen nadelige effecten zullen zijn voor de woningen langs de Nedereindseweg en de Noord IJsseldijk.

Stiltegebieden

Met de komst van de Interim Omgevingsverordening ligt het plangebied inderdaad in het aandachtsgebied van het stiltegebied 'Blokland Broek'. In de toelichting in paragraaf 3.3.2 en de nieuwe paragraaf over geluid wordt daarom een onderbouwing toegevoegd waarin aandacht wordt besteed aan de ligging in dit aandachtsgebied. De ligging in het aandachtsgebied stiltegebied betekent voor zowel de ontwikkelvlekken als voor de dagrecreatieve activiteiten dat de aanwezige geluidbronnen binnen het plangebied geen geluidsniveau van meer dan 35 dB mogen veroorzaken binnen het nabijgelegen stiltegebied Blokland. De beoordeling dient plaats te vinden op 50 meter afstand vanaf de grens in het stiltegebied. Door de aanwijzing van stiltegebieden en bijbehorende regelgeving wordt voorzien in de behoefte aan stilte van recreanten en inwoners, met een gunstig effect voor de mens en natuur als gevolg. De gemeente IJsselstein heeft hier geen specifiek beleid voor ontwikkeld. Voorkomen dient te worden dat het plan leidt tot geluidbronnen die de maatwerkvoorschriften van de provincie Utrecht overschrijden zijn.

De kortste afstand van één van de ontwikkelvlekken tot de beoordelingslocatie bedraagt circa 1 km. Door de geometrische afstandsreductie, lucht- en bodemdemping bedraagt over deze afstand de geluidverzwakking 76 dB. Dit betekent dat bij een continu bronvermogen van 111 dB(A) aan de geluideis voor het stiltegebied wordt voldaan. Het geluid vanwege verkeer, stemgeluid e.d. zal niet hoger zijn dan deze waarde. We voldoen hiermee aan de eisen uit het provinciaal beleid voor stiltegebieden.

Externe veiligheid

In het bestemmingsplan is een ontwikkelvlek opgenomen voor de hotelfunctie. Daarbij is niet aangegeven op welke afstand deze vlek zich bevindt vanaf de hogedruk buisleidingen ten noorden van deze vlek. Aan de toelichting van het bestemmingsplan is de afstand tussen de buisleidingen en de ontwikkelvlekken toegevoegd. Ook is vermeld dat het groepsrisico niet toeneemt in de beoogde situatie. Naar aanleiding van deze vooroverlegreactie wordt de paragraaf externe veiligheid tevens uitgebreid met een beknopte verantwoording vanwege de ligging binnen de invloedsgebieden, maar buiten de 100%-letaliteitsgrens, van de buisleidingen.

Gezonde leefomgeving

Het beoogde recreatiegebied is tevens bereikbaar voor andere vervoerswijzen dan de auto. Het plangebied is zowel bereikbaar met het openbaar vervoer (bushalte Reijerscop, De Meern of Achthoven, Montfoort) of fietsend via de fietspaden in de omgeving, zoals het Marrepad/Meerlop pad of de fietspaden langs de N228. Er wordt ook parkeergelegenheid voor fietsende bezoekers gerealiseerd. Dit is per abuis niet meegenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Paragraaf 2.3 en 4.6 van het bestemmingsplan zijn hierop aangepast.

4. Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

Reactie

In haar reactie geeft de VRU aan dat de buisleidingen met vervoer van gevaarlijke stoffen in het plangebied liggen: A-510 en W-158-1. Het maatgevende scenario voor dit plangebied is een fakkelbrand van de buisleidingen. De VRU adviseert de volgende punten ter voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de genoemde buisleidingen alsmede de mogelijkheden tot zelfredzaamheid in het plangebied in het kader van de verantwoording van het groepsrisico:

1. In paragraaf 4.4 van de toelichting op te nemen:
 - a. Het maatgevende scenario van een fakkelbrand.
 - b. De adviespunten rampenbestrijding, zelfredzaamheid en risicocommunicatie.
2. Indien nabij een buisleiding gebouwd gaat worden dan wel graafwerkzaamheden worden uitgevoerd wordt aangeraden om in overleg te treden met de beheerder van de buisleiding om eventuele beschermende maatregelen te kunnen treffen.
3. Het stedenbouwkundig plan aan te leveren bij de VRU ter beoordeling van de aspecten bereikbaarheid en bluswatervoorziening.
4. De kwetsbare objecten, zoals het hotel, buiten de 100% letaliteitszone van de buisleidingen te plaatsen.

Beantwoording

De paragraaf Externe Veiligheid en Kabels en leidingen wordt aangepast naar aanleiding van de reactie van de VRU. Hierna is puntsgewijs de beantwoording weergegeven:

1. De paragraaf externe veiligheid (4.4) wordt uitgebreid. Het maatgevende scenario van een hogedruk buisleiding was niet vermeld in deze paragraaf. Toegevoegd wordt dat het maatgevende scenario van een hogedruk buisleiding een fakkelbrand betreft. Vanwege de ligging in het invloedsgebied van de hogedruk buisleidingen wordt tevens een beknopte verantwoording toegevoegd met daarin verwerkt de adviespunten rampenbestrijding, zelfredzaamheid en risicocommunicatie. Hierdoor komt de vergunningsvoorwaarde over het verantwoorden van het groepsrisico voor de ontwikkelvlekken uit artikel 8.4.4 en 9.4.4, sub a, te vervallen.
2. In de paragraaf kabels en leidingen wordt vermeld dat bij graafwerkzaamheden nabij de buisleidingen geadviseerd wordt in overleg te treden met de beheerder van de desbetreffende buisleiding.
3. Het stedenbouwkundig ontwerp wordt pas opgesteld zodra een of meerdere van de ontwikkelvlekken gerealiseerd worden. In de regeling wordt opgenomen dat tijdens de uitwerking van de ontwikkelvlekken bij het aanvragen van de omgevingsvergunning advies wordt ingewonnen bij de Veiligheidsregio Utrecht.
4. Eventuele op te richten kwetsbare objecten kunnen alleen binnen de ontwikkelvlekken worden opgericht. De ontwikkelvlekken zijn zo gelegen dat deze altijd buiten de 100% letaliteitszone van de hogedruk buisleidingen liggen. De paragraaf Externe Veiligheid wordt aangepast, zodat vermeld wordt ontwikkelvlekken altijd buiten de 100% letaliteitszone vallen.

5. Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Reactie

Het Hoogheemraadschap constateert dat er met het plan niets veranderd aan het watersysteem. Wel geven ze graag de volgende aandachtspunten mee voor een toekomstige aanpassing van het gebied:

- In het geval er tertiaire watergangen worden gedempt gaat het Hoogheemraadschap graag in gesprek met de gemeente om de waterkwaliteit van dit gebied te verbeteren.
- In verband met klimaatadaptatie vraagt het HDSR om bij een nieuw ontwerp rekening te houden met te veel en te weinig water. Misschien liggen er mogelijkheden om een extra waterberging te realiseren in het gebied, bijvoorbeeld uit de Hollandse IJssel.
- Op het moment dat er een hotel komt moeten de volgende zaken nog worden uitgewerkt: riolering (er ligt alleen een drukriolering en daar moet het wel bijpassen), hemelwaterafvoer en inrichting.
- Beheer en onderhoud: een plan voor toekomstig beheer en onderhoud van de watergangen is nog niet uitgewerkt.

Het HDSR blijft graag betrokken bij de verdere uitwerking van het gebied en ziet kansen voor natuur en water.

Beantwoording

Het klopt dat er niets wordt gewijzigd aan het watersysteem. Het slotenpatroon wordt zoveel mogelijk gehandhaafd. Daar waar dit niet mogelijk is kan worden gecompenseerd met een brede watergang in noord-zuid richting die de openheid tussen de 'bebouwingslinten' waarborgt. Langs de IJsselwetering worden de oevers natuurvriendelijk ingericht.

Zodra er meer bekend is over eventueel te dempen watergangen zullen wij of Staatsbosbeheer contact met het waterschap opnemen.

Wij zullen het HSDR ook mee blijven nemen in de communicatie rondom het bestemmingsplan en de verdere uitwerking, waaronder de inrichting ten aanzien van klimaatadaptatie, riolering, hemelwaterafvoer, inrichting en het beheer en onderhoud van de watergangen.