

Bijlage: Beleidskader

Inleiding

Op verschillende bestuurlijke niveaus zijn in de loop van de tijd beleidsuitspraken geformuleerd die van belang zijn of raakvlakken hebben met de ruimtelijke ontwikkelingen in het voorliggende plangebied. In dit hoofdstuk worden de relevante nota's kort omschreven.

Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

De Nota Ruimte is in januari 2006 door de Eerste Kamer aangenomen. Deze Nota is gebaseerd op de beleidsvoornemens van het Tweede Structuurschema Groene Ruimte en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Centraal staat het bundelen van verstedelijking en economische activiteiten. Dit betekent dat nieuwe bebouwing grotendeels geconcentreerd tot stand komt in bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten.

Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Gemeente Utrecht maakt deel uit van het grootste nationaal stedelijk netwerk in Nederland: 'Randstad Holland'. Het beleid is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en de eigen ruimtevraag binnen de Randstad op te vangen. Becijferd is dat in de Randstad tussen 2010 en 2030 rekening moet worden gehouden met een vraag naar ruim 8.000 ha bedrijventerrein. Binnen het nationaal stedelijke netwerk Randstad Holland zijn drie economische kerngebieden gelegen: De Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht. Belangrijke bestaande kwaliteiten van het economisch kerngebied Utrecht, die behouden en versterkt moeten worden, zijn:

- Regio Utrecht als centraal knooppunt van infrastructuur;
- Regio Utrecht als broedplaats van kennis en talent;
- Regio Utrecht als belangrijk centrum van nationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening en maatschappelijke organisaties.

Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen. Provincies en – voor zover het om binnenregionale vraagstukken gaat – de WGR-plusregio's concretiseren het integrale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen in het provinciale ruimtelijke en verkeers- en vervoersbeleid. Essentieel is hierbij dat zij ten minste regels en criteria bevatten die waarborgen dat:

- bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;
- aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting).

Conclusie voor bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied mogelijk en tevens wordt verstedelijking en infrastructuur gebundeld. Daarmee past het bestemmingsplan binnen het beleid uit de Nota Ruimte.

AmvB Ruimte (Ontwerp)

Deze algemene maatregel van Bestuur bevat alle ruimtelijke beleidskaders van het rijk en vormt een sluitstuk van rijkszijde van het nieuwe stelsel van ruimtelijke ordening. De AmvB Ruimte bevat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch doorwerken in bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam, en de Waddenzee.

Tot 1 september 2009 kon een ieder zienswijze op het ontwerp kenbaar maken. De inwerkingtreding van de AmvB Ruimte is voorzien voor medio 2010.

Structuurvisie Randstad 2040 (2008)

Het ministerie van VROM heeft in samenwerking met bestuurders van de Randstad een structuurvisie Randstad 2040 opgesteld. De ambitie is om de Randstad tot een duurzame en concurrerende Europese topregio te ontwikkelen. Het kabinet maakt ruimtelijke keuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad vanuit vier leidende principes:

- principe 1: leven in een veilige, klimaatbestendige groenblauwe delta;
- principe 2: kwaliteit maken door een sterke wisselwerking groen, blauw en rood;
- principe 3: wat internationaal sterk is, sterker maken;
- principe 4: krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Met name principe 4 is relevant voor het bestemmingsplan. Het omvat het verstedelijkingsbeleid, waarbij het kabinet bovenal kiest voor een kwaliteitsstrategie en verdichting. Koppeling van verstedelijking en bereikbaarheid, zoals in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt met de ontwikkeling van een transferium (P+R), biedt kansen voor opschaling van de arbeidsmarkt en woningmarkt en betere benutting van de agglomeratievoordelen. Daarmee past het bestemmingsplan binnen het beleid uit de Structuurvisie Randstad 2040.

Nota Mobiliteit 2005–2020 (2006)

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan waarin onder meer het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, het verbeteren van de bereikbaarheid, het faciliteren van een groei van het verkeer en het benutten van de mogelijkheden van het openbaar vervoer centraal staan. In aansluiting op de Nota Ruimte concretiseren provincies en WGR-plusregio's het integrale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. Essentieel is dat het locatiebeleid ten minste regels en criteria bevatten die waarborgen dat:

- bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit het oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;
- aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting);
- aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met arbeids- en bezoekersintensieve functies ruimte wordt geboden op locaties bij voorkeur in de nabijheid van openbaarvervoersknooppunten en met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen; hierbij geldt als uitgangspunt dat bedrijfsterreinen, gelegen aan of dicht bij autowegen en buiten het invloedsgebied van openbaar vervoer, gereserveerd worden voor ruimte- en bezoekersextensieve bedrijven en voorzieningen.

Conclusie voor het bestemmingsplan

De Utrechtse Bazaar heeft een grote verkeersaantrekkende werking. Daarmee is het niet inpasbaar in of nabij woonbebouwing. Het mogelijk maken van de verplaatsing van de Utrechtse Bazaar naar het bestemmingsplangebied, waarin ook een P+R voorziening wordt gerealiseerd, past daarmee goed binnen het beleid van de Nota Mobiliteit.

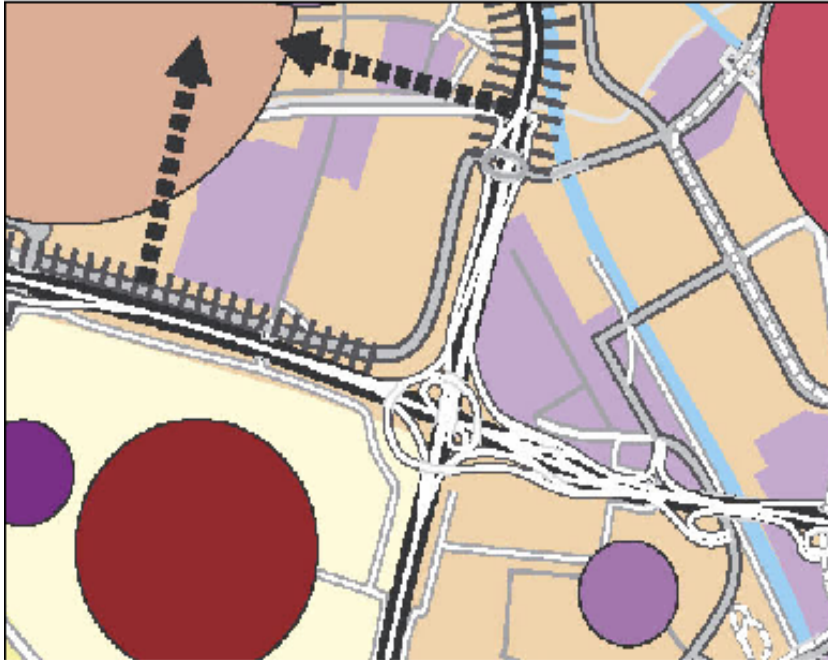
B2.3. Provinciaal en regionaal beleid

Structuurvisie (streekplan) Provincie Utrecht 2005–2015 (2004)

Op 23 juni 2008 hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht de Beleidslijn nieuwe Wro vastgesteld. Doel van deze beleidslijn is om, ook na inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008, slagvaardig het Streekplan Utrecht 2005–2015 als beleidskader te kunnen blijven toepassen. Met de Beleidslijn wordt de inzet van de nieuwe Wro-instrumenten vastgelegd. Met nadruk geldt dat deze Beleidslijn géén nieuw beleid bevat. Het Streekplan Utrecht is van rechtswege omgezet in een structuurvisie en blijft onverminderd gelden.

De provincie geeft in het streekplan aan dat het ruimtelijk beleid voor een belangrijk deel is ingegeven door het principe van beheerste groei. De aantasting van waardevolle en kwetsbare open ruimte door nieuwe verstedelijking dient zoveel mogelijk te worden vermeden. Ook de contrastwerking tussen stad en land dient versterkt te worden. In verband daarmee is het gewenst om nieuwe bouw mogelijkheden binnen het bestaande stedelijk gebied goed te benutten. Beleidsmatig is dit vertaald in een ruimtelijke afbakening van het stedelijk gebied door rode contouren. Het gehele plangebied Kop Leeuwesteyn–Zuid ligt binnen de rode contour.

Op de uitsnede van de Streekplankaart (zie afbeelding B2.1) is te zien dat het plangebied is aangeduid als 'Stedelijk gebied'. Binnen deze categorie vallen alle stedelijke functies, zoals wonen, werken, voorzieningen en stedelijk groen. Beleid is hier gericht op beheerste groei. Vanuit deze optiek is het gewenst bouwmogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied goed te benutten. Daarnaast is de provinciale ambitie gericht op stedelijke vernieuwing en kwaliteitsvergroting in het bestaand stedelijk gebied.



Afbeelding B2.1 Uitsnede Streekplankaart Utrecht (provincie Utrecht, 2004)

De Utrechtse bedrijventerreinen vervullen een regionale opvangfunctie, maar ze hebben ook een functie voor de minder plaatsgebonden bedrijven uit het deelgebied West-Utrecht. De stad Utrecht beschikt over voldoende resterende capaciteit voor zowel kantoren als bedrijven. In het streekplan is een vestigingsbeleid opgenomen. Het plangebied is opgenomen op de streekplankaart 'Vestigingsmilieus' als bedrijvenmilieu algemeen. Het algemene bedrijvenmilieu is bedoeld voor bedrijven die qua schaal of functioneren niet passen in de directe woonomgeving. Het gaat om bedrijventerreinen aan de rand of op afstand van de stad. Terreinen aan de rand van de stad, zoals het gebied waar het bestemmingsplan geldt, zijn geschikt voor lichtere bedrijfstypen uit de milieucategorieën 2 en 3 en in specifieke gevallen categorie 4. Mengen met andere functies dient beperkt te blijven tot detailhandel in volumineuze goederen (zoals auto's, boten, caravans en bouwmarkten) die in het stedelijk gebied moeilijk inpasbaar zijn. Mengen met wonen is uitgesloten; dit geldt ook voor bedrijfswoningen. Kantoren als onderdeel van het bedrijf zijn toegestaan tot 50% van het bruto vloeroppervlak en tot een maximum van 2.000 m².

Wat betreft detailhandel zet het streekplan in op het beheersbaar houden van de bewegingen in vraag en aanbod. Om een zo compleet mogelijk detailhandelaanbod te kunnen bieden, moeten binnen de provincie mogelijkheden aanwezig zijn voor recreatief koopgedrag (recreatieve centra), dagelijks koopgedrag (gemakscentra) en doelgericht koopgedrag (grootschalige detailhandelsconcentraties). Voor het plangebied is vooral het beleid met betrekking tot grootschalige detailhandelsvestigingen van belang. Hiervoor geldt dat deze zo veel mogelijk dienen aan te sluiten bij bestaande detailhandelsconcentraties en goed bereikbaar moeten zijn met openbaar vervoer en auto. Op de streekplankaart 'Vestigingsmilieus' zijn deze gebieden aangegeven als 'specifiek voorzieningenniveau'. Het bestemmingsplangebied heeft deze aanduiding niet. Op perifere locaties wordt alleen detailhandel toegestaan, die vanwege de specifieke ruimtelijke eisen, moeilijk inpasbaar is in bestaande winkelgebieden.

Conclusie voor het bestemmingsplan

In het bestemmingsplangebied blijft het papier- en aluminiumrecyclingbedrijf gevestigd. Dit bedrijf heeft een milieucategorie van 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten en past binnen de op deze locatie maximaal toegelaten milieucategorie.

Binnen het bestemmingsplan zal ook de vestiging (verplaatsing) van de Bazaar mogelijk worden gemaakt. De Bazaar valt binnen de kernopgave 'doelgericht winkelen' waarvoor gebieden met de aanduiding 'specifiek voorzieningenniveau' zijn aangewezen. Het bestemmingsplangebied heeft deze aanduiding niet. Het lijkt erop dat de verplaatsing van de Bazaar naar het bestemmingsplangebied strijdig is met het provinciaal beleid. Echter, de Bazaar is een zeer specifieke vorm van grootschalige detailhandel die niet geheel valt onder de vormen van grootschalige detailhandel die in het streekplan worden genoemd voor vestiging op de aangeduide locaties. Het gaat hier wel om een vorm van detailhandel die vanwege de specifieke ruimtelijke eisen, moeilijk inpasbaar is in bestaande winkelgebieden (of de directe woonomgeving). Tevens is de locatie goed bereikbaar met openbaar vervoer en auto. De streekplantekst kan op meer manieren worden uitgelegd, zowel strijdig als in lijn met het bestemmingsplan. In dit kader wordt ervan uitgegaan dat de Utrechtse bazaar binnen het Streekplan mogelijk wordt gemaakt.

Provinciale Ruimtelijke verordening

Het doel van de verordening is om provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. Provinciale Staten hebben op 21 september 2009 de verordening vastgesteld.

De provinciale verordening geeft in het vestigingsbeleid aan dat detailhandel die niet te plaatsen is in het centrum en dat een grote verkeersaantrekkende werking heeft, op goed bereikbare plaatsen moet liggen.

Niet van Gisteren, Cultuurhistorische hoofdstructuur Provincie Utrecht (2003)

Provinciaal beleid over cultuurhistorie is met name vastgelegd in Niet van Gisteren, Cultuurhistorische hoofdstructuur van de provincie Utrecht (2003). Deze nota is sinds 2003 richtinggevend voor het ruimtelijk cultuurhistorisch beleid in de Provincie Utrecht. De omgang met het cultureel erfgoed is ook onderdeel van het Streekplan 2005-2015; de hoofdlijnen van het beleid van Niet van Gisteren zijn hierin opgenomen.

Het noordoostelijke deel van het bestemmingsplangebied valt binnen de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) onder de landschappen met een stapelingsstructuur: het landschap heeft zich in opeenvolgende perioden gevormd. Ingrepen uit verschillende perioden hebben hun eigen (historische) waarde voor het landschap. Wat betreft de 'strategie' van de CHS in het streekplan valt de noordelijke rand van het plangebied onder 'eisen stellen archeologie'. De belangrijkste opgave hier is te bevorderen dat deze gebieden archeologisch worden onderzocht en gewaardeerd om op basis daarvan beleid te ontwikkelen op bescherming en beleefbaarheid van de archeologische waarden.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Net buiten het bestemmingsplangebied ligt een oud sluizencomplex van archeologische waarde. Dat zal de reden zijn geweest om dit gebied, wat ruimer begrensd, in de CHS op te nemen. Echter, volgens gemeentelijke inventarisatie (zie bij gemeentelijk beleid) is de trefkans in het plangebied laag.

Regionaal Structuurplan (RSP) (2005)

Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft in 2005 een regionaal structuurplan (RSP) vastgesteld voor de periode 2005-2015 met een doorkijk naar 2030. Het RSP is opgesteld voor tien gemeenten: Bunnik, De Bilt, Driebergen-Rijsenburg, Houten, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen, IJsselstein en Zeist. Het plangebied beslaat het grondgebied van deze gemeenten.

Het geeft invulling aan de visie en ambities van de regio Utrecht op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling. Tegelijkertijd biedt het RSP het kader voor regionale afstemming. Het legt afspraken vast over regionale doelen en verdeling van programma's en projecten en is daarmee het integraal afwegingskader voor ruimtelijke keuzes. Bij het RSP worden uitvoeringsafspraken gemaakt met de gemeenten, voor bijvoorbeeld woningbouw en kantoren.

In dit plan staat in grote lijnen hoe de regio Utrecht zich in de planperiode moet gaan ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid. Het centrale thema voor het plan is beheerste dynamiek. De regionaal-economische structuur dient versterkt te worden met inachtneming van dit begrip. Verder moet invulling gegeven worden aan de positie van de regio in de Randstad uitgaande van haar unieke kwaliteiten en wordt er gestreefd naar een evenwichtige ontwikkeling van de regio Utrecht.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Het plangebied is aangegeven als een werkgebied-bedrijventerrein. Dit betekent dat dit gebied dient te worden ingericht als monofunctioneel werkmilieu met industrie, (groot)handel en transport; locaties/panden met minder dan 20% kantoorgebonden werkzaamheden; grotere locaties zijn goed bereikbaar met auto, (H)OV en fiets.

Gemeentelijk beleid

Algemeen beleid ruimtelijke ordening

Structuurvisie Utrecht 2015-2030 (2004)

In de Structuurvisie Utrecht 2015–2030 zijn de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Utrecht beschreven. In de visie wordt uitgegaan van drie kernkwaliteiten van de stad, die in de structuurvisie zijn uitgewerkt in drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuin.

Ontwikkelingsperspectief Markt

De Kop van Leeuwesteijn-Zuid valt binnen het perspectief De Markt. Het perspectief De Markt sluit aan bij de kernkwaliteit: de stad als randstedelijk centrum in een economisch dynamische en hoogstedelijke omgeving. Markt richt zich op economische groei. Voorwaarde voor dit perspectief is dat de ontwikkelingslocaties aansluiten op de netwerken van de Randstad. De belangrijkste structurerende elementen in dit perspectief zijn de 'snelle' infrastructuur en knooppunten: Deltanet, het randstedelijk openbaar vervoernet, het stedelijk HOV-net, de OV-terminal Utrecht en de knooppunten in de stad. Dat zijn vanuit bereikbaarheidsoogpunt de meest aangewezen locaties voor marktontwikkelingen.

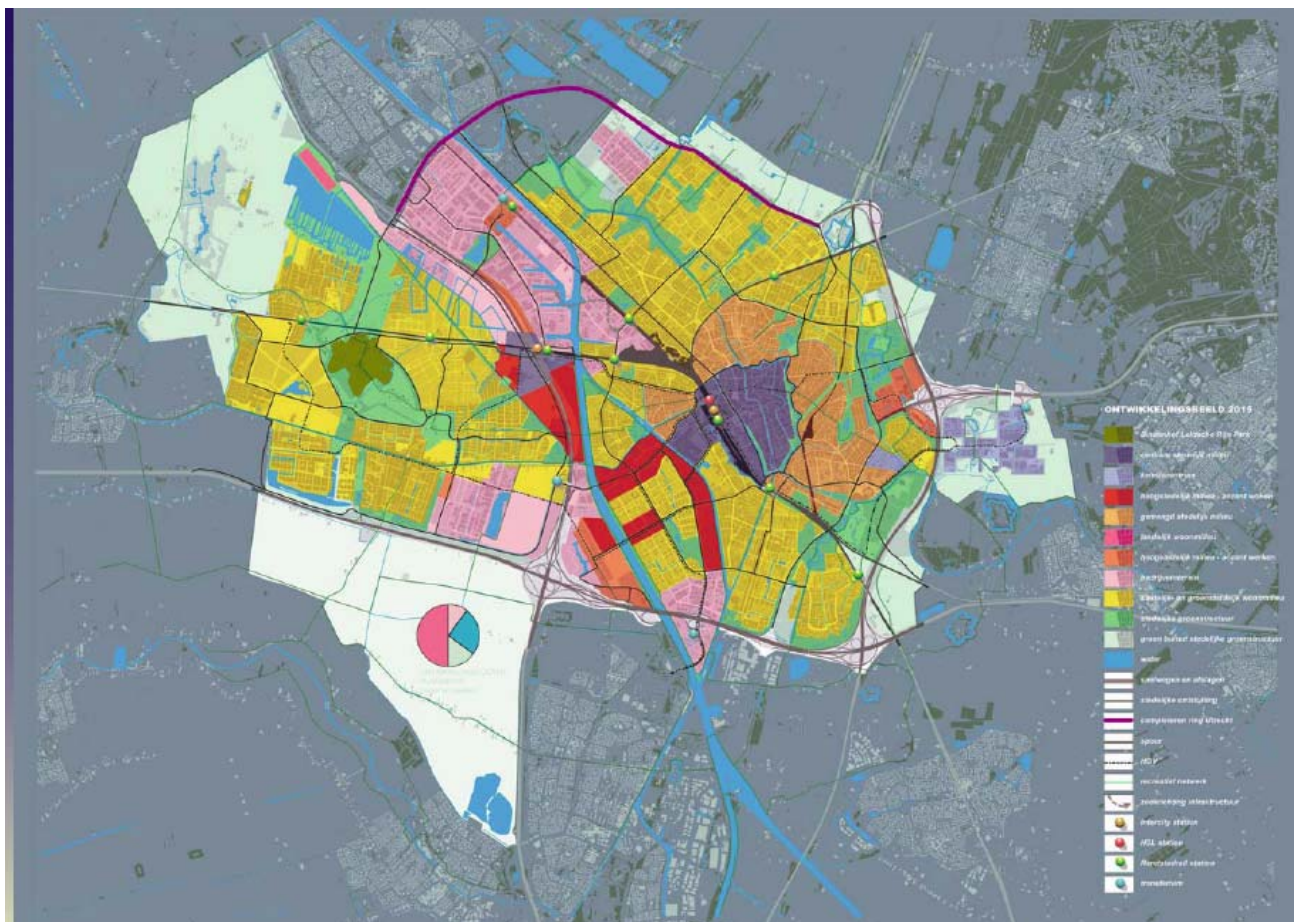
Ontwikkeling centrale zone langs de rijksweg A2 en deels rijksweg A12

De rijksweg A2 vormt bij de markt de centrale ontwikkelingsas, zodat de oude stadsrand (rijksweg A2) zich kan ontwikkelen tot binnenstedelijk gebied. Het bestemmingsplangebied ligt in de middenzone van deze ontwikkelingsas. De middenzone krijgt een veel stedelijker karakter met een accent op wonen. Door de situering tussen snelweg en centrum kan hier juist een hoogstedelijke milieu vorm krijgen met intensieve bebouwing, architectonische vormgeving van de openbare ruimte en nadruk op OV-ontsluiting.

In het bestemmingsplangebied is woningbouw echter (nog) niet mogelijk in verband met de geluidszone rond de asfaltcentrale/KWS en aluminiumfabriek Nedal (beide gelegen ten noorden van het plangebied).

Ontwikkelingsbeeld 2015

De perspectieven zijn deels vertaald naar ambities voor de korte en middellange termijn (2015) in het ontwikkelingsbeeld 2015. Onderstaande kaart geeft het ontwikkelingsbeeld 2015 weer. Daarop is te zien dat het bestemmingsplangebied is aangeduid als bedrijventerrein. Het programma bestaat uit bedrijvigheid in de industrie, (groot)handel en transport.



Afbeelding B2.2 Uitsnede Structuurvisie Plankaart 2015 (Gemeente Utrecht, 2004)

Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn (2003)

In de Actualisatie Ontwikkelingsvisie is verwoord hoe het college Leidsche Rijn in de toekomst verder wil ontwikkelen. De actualisatie op de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn borduurt sterk voort op het oorspronkelijke gedachtegoed uit het Masterplan (1996), de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht (1997) en de Structuurschets Vleuten–De Meern.

Hoofdpunten in de Actualisatie zijn: meer ruime, flexibele en dure woningen, meer en bijzondere parkeermogelijkheden, aangepaste wegenstructuur en extra openbaar vervoer. Het College reserveert verder in een vroeg stadium ruimte voor voorzieningen in het gebied. Vooral in de Centrale Zone van Leidsche Rijn (van Haarrijn tot Oudenrijn) is nog ruimte voor grootschalige niet–commerciële en commerciële voorzieningen.

In de Ontwikkelingsvisie 1997 is een duidelijke keuze gemaakt. Het stedenbouwkundig plan kent dwingende overkoepelende uitgangspunten voor het hele gebied ten aanzien van menging, spreiding, stapeling, dichtheden, programma en karakteristiek van het openbaar gebied. Per deelgebied is binnen de randvoorwaardelijke hoofdstructuur (infrastructuur, groene hoofdstructuur en bestaande waarden) voldoende ruimte geboden aan eigen opvattingen van betrokkenen. Een differentiatie van het gebied is het gevolg. De noodzaak ontbreekt voor een integrale herziening van de Ontwikkelingsvisie. Voor een deel van het plangebied is vernieuwing van de ruimtelijke opgave echter van heel groot belang. Er zijn drie belangrijke ruimtelijke opgaven. Ten eerste de omgeving van de te integreren rijksweg A2, de centrale zone van Haarrijn tot Oudenrijn inclusief Leidsche Rijn Centrum. Ten tweede het Leidsche Rijn Park. Ten derde de raakvlakken van Leidsche Rijn met de directe omgeving: de kernen Vleuten en De Meern, Oudenrijn, de Westrand en het zuidelijk deel van Lage Weide.

De centrale zone: van Haarrijn tot Oudenrijn

De Centrale Zone langs de te integreren rijksweg A2 – of deelgebied G zoals dat in de Ontwikkelingsvisie 1997 is genoemd – vormt het sluitstuk van Leidsche Rijn. In de Centrale Zone is niet het makkelijkste deel van het programma gepland: relatief veel stapeling en sociale woningbouw, veel bijzondere functies rond het centrum met navenant veel autoverkeer en bijzondere infrastructuur zoals de rijksweg A2, het spoor, de noordelijke en zuidelijke stadsas, de stadsweg en drie HOV–tracés. Voor de ontwikkeling van dit gebied is het absoluut noodzakelijk de uitgangspunten integraal te actualiseren. Het laatste deel van Leidsche Rijn waarvoor planontwikkeling plaats vindt is ook het meest ingewikkeld:

- Leidsche Rijn Centrum krijgt er een plek;
- de rijksweg A2 wordt in het gebied geïntegreerd;
- Hooggelegen moet worden gereconstrueerd;
- een bedrijf aan het Amsterdam–Rijnkanaal wordt ingepast, een ander wordt in ieder geval voor 2015 niet verplaatst;
- de aansluiting op de bestaande stad moet hier worden geregeld;
- het vormt het meest stedelijke deel van Leidsche Rijn;
- het woongebied in Strijkviertel moet een logisch vervolg krijgen in westelijke richting én oostelijke richting.

Hooggelegen

Het is om financiële redenen voorlopig niet mogelijk om de asfaltcentrale/KWS en aluminiumfabriek Nedal te verplaatsen. Deze ontwikkelingen hebben tot gevolg dat enkele honderden woningen niet gebouwd kunnen worden. Daarnaast blijkt uit studies van Rijkswaterstaat dat de reconstructie van verkeersplein Hooggelegen aanzienlijk meer ruimte in beslag zal nemen dan gedacht. In de partiële actualisatie zullen voor het gebied rond Hooggelegen de volgende zaken aan de orde komen:

- een nieuwe verbindingroute tussen Leidsche Rijn en Utrecht Zuidwest;
- het behoud van de woningbouwmogelijkheden in Papendorp;
- het behoud van de woningbouw in Strijkviertel;
- het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van Park Voorn en de bestaande bebouwing aan de Rijksstraatweg;
- toevoegen niet–woonfuncties rond Hooggelegen met een afschermende werking. Nadat het ontwerp voor verkeersplein Hooggelegen vast ligt, kan de aanpak en de planning voor Strijkviertel worden bepaald. Op basis van aangescherpte ruimtelijke, programmatische en financiële uitgangspunten wordt een startnotitie voor de ontwikkeling van dit deelplan afgerond. Voor het woongebied Leeuwesteijn in Papendorp Zuid en de direct aan Hooggelegen grenzende gebieden zullen gevolgen en fasering in beeld worden gebracht.

Hoogbouwvisie (2005)

De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw. Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken.

Hoogbouw wordt gezien als één van de instrumenten die kunnen worden ingezet bij de verstedelijkingsopgave van de gebieden met een markperspectief uit de structuurvisie. Het bestemmingsplangebied Kop van Leeuwesteyn-Zuid maakt deel uit van de centrale zone. Hier is de basismaat 15 of 30 m. Er zijn (als dan niet) gegroepeerde accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. Het noordelijke deel van het bestemmingsplangebied Kop van Leeuwesteyn-Zuid behoort tot het zoekgebied waar incidenteel accenten van 60 tot 80 m kunnen worden geplaatst. De hoogbouw dient zodanig ingezet te worden, dat het verbindend gaat werken in oostwestelijke richting (het gevoel van dichtbij versterken, zichtlijnen maken, plekken markeren etc.). Bij het beoordelen van de wenselijkheid van een accent binnen de Centrale Zone, moeten drie vragen positief kunnen worden beantwoord:

1. is er een wens (vanuit de visie op het gebied) om op die locatie een stedelijke sfeer te maken?
2. is de bereikbaarheid gewaarborgd (is het op een knooppunt van vervoerssoorten)?
3. wordt een bijdrage geleverd aan de ruimtelijke markering/de leesbaarheid van de stad?

Binnen het huidige bestemmingsplan worden de mogelijkheden uit de hoogbouwvisie nog niet benut. Dit zal pas aan de orde zijn na verplaatsing van de asfaltcentrale/KWS, wanneer het gebied ontwikkeld kan worden in lijn met de structuurvisie. Het enige in het bestemmingsplan nieuw te realiseren gebouw is het transferium. Dit hoogte van dit gebouw is in lijn met de hoogbouwvisie.

Welstandsnota (2004)

In de Welstandsnota Utrecht van juli 2004, getiteld 'De schoonheid van Utrecht', is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van bouwvergunningplichtige bouwwerken en toetsing op basis van de loketcriteria.

Voor bouwvergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- in de nota wordt op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- voorts wordt er onderscheid gemaakt in ambities en worden deze vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: Behoud, Respect en Open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- tenslotte worden er algemeen geldende beoordelingscriteria geformuleerd die alleen per beleidsniveau verschillen en dus niet per gebied.

Het bestemmingsplangebied Kop van Leeuwesteyn-Zuid valt onder het gebiedstype 'open'. Hiervoor geldt dat verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld mogelijk is zowel naar structuur als naar architectuur, maar met behoud van landschappelijke waarden.

Verkeersbeleid

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)

Het verkeers- en vervoerbeleid voor de gemeente Utrecht voor de periode 2005-2020 is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Om een goede balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu te realiseren wordt in het GVVP gekozen voor selectieve bereikbaarheid. De economisch belangrijke gebieden, de kerngebieden, worden via een aantal verkeersassen goed bereikbaar gemaakt. In de overige gebieden (de verblijfsgebieden) en rond de overige verkeersassen krijgen veiligheid en leefmilieu prioriteit. Ook wordt de mobiliteit buiten piek- en spitsuren gefaciliteerd, maar tijdens piek- en spitsuren moet met name de groei van de automobiliteit worden afgevlakt. Dit gebeurt door het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen te verbeteren en door met verkeers- en mobiliteitsmanagement de mobiliteitsvraag zo goed mogelijk over het totale verkeerssysteem te verdelen.

Dit beleid is vertaald naar een aantal netwerken voor auto, openbaar vervoer, goederenvervoer en fiets. Deze netwerken vormen uitgangspunten voor het bestemmingsplan en zegt iets over de functie van een straat in het netwerk.

Utrecht gaat met het GVVP uit van de volgende opbouw van het stedelijke netwerk auto:

De hoofdstructuur maakt de stad als geheel bereikbaar met de (vracht)auto, voor verplaatsingen van en naar Utrecht en voor verplaatsingen van wijk naar wijk. De hoofdstructuur bestaat uit:

- de RING Utrecht: de parallelbanen van de snelwegen rond Utrecht en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). De RING vormt de schakel tussen het landelijke net van autosnelwegen en de primaire en secundaire assen;
- primaire assen, die de kerngebieden bereikbaar maken. Het grootste deel van het autoverkeer naar de kerngebieden gaat via deze assen;
- secundaire assen, die zorgen voor aanvullende bereikbaarheid van de kerngebieden;
- de hoofdstructuur is middels het GVVP vastgelegd en vormt uitgangspunt voor alle gemeentelijke plannen.

Door het stedelijk verkeer te bundelen op de hoofdstructuur ontstaan zo groot mogelijke verblijfsgebieden. In de wijken krijgen verkeersveiligheid en leefmilieu prioriteit. De wijkontsluitingswegen (50 km/h) zorgen voor de aansluiting van de wijken op de hoofdstructuur en een goede bereikbaarheid van de wijk- en buurtvoorzieningen (onder meer voor bevoorradend verkeer). Autoverkeer en het ontsluitend openbaar vervoer rijden bij voorkeur via de wijkontsluitingswegen de wijk in en uit. De rest van de wijk is verkeersluw en wordt zoveel mogelijk ingericht als 30 km/h-gebied.

Bij de totstandkoming van plannen in de wijk mag van de in het GVVP aangewezen wijkontsluitingswegen worden afgeweken, mits dit goed beargumenteerd wordt, er elders in de wijk een alternatieve route wordt ingericht als wijkontsluitingsweg en (daarmee) de ontsluiting van de wijk voor OV en auto op peil blijft.

Bij de opbouw, regelgeving en vormgeving van het netwerk houdt Utrecht zo veel mogelijk de landelijke principes van een duurzaam veilige weginrichting aan. Door deze principes te hanteren kan de automobilist snel herkennen op wat voor type weg hij zich bevindt.

In het GVVP valt het bedrijventerrein Papendorp (waar Leeuwesteyn-Zuid deel van uitmaakt) aangeduid als kerngebied 'regionale kantoorfunctie'. Hier is goede autobereikbaarheid een voorwaarde. Maar om tijdens piekuren de vraag te verwerken is het gewenst dat het gebied ook goed per fiets en openbaar vervoer bereikbaar is. In het GVVP is binnen het bestemmingsplangebied Kop van Leeuwesteyn-Zuid een locatie voor een gewenst transferium opgenomen. Een transferium is een belangrijk knooppunt van infrastructuur dicht bij een poort naar de stad, waar de automobilist snel kan overstappen op het openbaar vervoer. Omdat ook in het algemeen de vraag naar mobiliteit de komende jaren toe zal nemen, zal de autobereikbaarheid op een aantal wegen in Utrecht in piekperiodes onder de streefqualiteit komen te liggen. Dit geldt ook voor de Ds. Martin Luther Kinglaan direct ten noorden van het bestemmingsplangebied. Hiervoor worden verbetermaatregelen voorgesteld. Voor de fietsbereikbaarheid is in het GVVP een hoofdfietsnetwerk 2015 gedefinieerd. Daarin is een hoofdfietsroute gepland over de Taatsendijk.

Notitie Parkeernormen

De Parkeernota legt de kaders van het nieuwe parkeernormenbeleid vast. De notities 'Parkeernormen 2004' en 'Partiële herijking parkeernormen 2008' vormen een concrete uitwerking hiervan. Het uitgangspunt is dat, rekening houdend met de kenmerken van de locatie en de functie, het parkeren op eigen terrein opgelost dient te worden, bij voorkeur ondergronds. De normen zijn niet exact vastgelegd, maar zijn gedefinieerd binnen een bandbreedte, teneinde optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij het realiseren van bouwplannen. In uitzonderingsgevallen kunnen afwijkingen boven de bandbreedte op hun merites worden beoordeeld. Indien er een afwijking is onder de minimale norm, omdat de aanleg van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein onmogelijk is, wordt nagegaan of extra parkeerruimte in de openbare ruimte gecreëerd kan worden. Als de parkeerplaatsen niet in de openbare ruimte kunnen worden aangelegd, dient de aanvrager zorg te dragen voor alternatieve parkeergelegenheid).

Aanvullend op de nota 'Parkeren, een kwestie van kiezen' stelt het GVVP dat op lange termijn in kerngebieden buiten de binnenstad tekort aan parkeerruimte kan ontstaan. Bezoekersgarages zijn dan een optie, als flexibele openbare aanvulling op de parkeerruimte op eigen terrein.

Fietsnota Verder met de Fiets

Het stedelijk hoofdfietsnetwerk dat Utrecht nastreeft, is vastgelegd in de fietsnota 'Verder met de Fiets' (2002). Het stedelijk hoofdfietsnetwerk is een fijnmazig netwerk van hoogwaardige verbindingen dat alle stadsdelen met elkaar verbindt. In de fietsnota is vermeld aan welke eisen dit netwerk dient te voldoen. In het uitwerkingsprogramma van de fietsnota zijn concrete projecten geformuleerd om het hoofdfietsnetwerk te vervolmaken.

De fietsnota richt zich daarnaast op de ontwikkeling van een netwerk van fietsparkeervoorzieningen door de hele stad, zowel bij woningen, bestemmingen (voorzieningen, kantoren, bedrijven) als overstappunten (OV-stations, transferia).

In het GVVP is het stedelijk hoofdfietsnetwerk op enkele punten uitgebreid, naar aanleiding van het regionaal kernnet fiets uit het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (2004). Het gaat dan om regionale verbindingen die door de stad Utrecht lopen én om verbindingen die na 2015 (maar vóór 2020) gewenst zijn.

Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Bij de ontwikkeling of herinrichting van stedelijke gebieden is er vanaf het begin van de planvorming concrete aandacht voor de bevoorrading. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer biedt een afwegingskader voor gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen en de daarmee samenhangende investeringsplannen. Daarnaast vormt het kwaliteitsnet een leidraad voor locatiekeuzes en is daarmee van invloed op ruimtelijke ordeningsvraagstukken en economische afwegingen.

Winkelgebieden, grote solitaire bedrijven en bedrijventerreinen liggen bij voorkeur aan het regionale Kwaliteitsnet Goederenvervoer, of er wordt gezorgd voor een kwalitatief voldoende verbinding met het Kwaliteitsnet. Bij een nieuw bedrijventerrein, solitair bedrijf of winkelgebied van regionaal economisch belang wordt de verbindingsschakel een schakel in het Kwaliteitsnet, met bijbehorende inrichtings- en omgevingseisen. In het winkelgebied of op het bedrijfsterrein zelf wordt ook gezorgd voor een heldere, goede routing voor het bevoorradingsverkeer.

Om het goederenvervoer zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, worden indien technisch mogelijk op bevoorradingsroutes voertuigbeperkingen voorkomen. Bij de ontwikkeling van winkelgebieden en -centra, voorzieningengebieden of bedrijventerreinen en de opzet van het (hoofd)wegennet wordt het vervoerende, verladende en ontvangende bedrijfsleven betrokken.

De Bazaar zal veel verkeer aantrekken. Met de ontsluiting van het verkeer is rekening gehouden door de routing van en naar de Bazaar te laten verlopen via Hooggelegen, Taatsendijk.

Economisch beleid

Het economisch beleid van de gemeente Utrecht is neergelegd in een overkoepelende nota 'Economisch Profiel Utrecht 2010: Utrecht, ontmoetingsplaats voor talent' (2003). De gedetailleerde uitwerkingen van beleid zijn per sector weergegeven in respectievelijk het Ontwikkelingskader Bedrijventerreinen 2006-2020 en het Afsprakenkader kantoorontwikkelingen 2008-2015. Daarnaast is specifiek beleid opgesteld voor bijvoorbeeld detailhandel.

Economisch Profiel Utrecht (2003)

De Nota Economisch Profiel Utrecht 2010, vastgesteld door de gemeenteraad op 6 maart 2003, beschrijft de economische kansen en mogelijkheden van de gemeente Utrecht. Het centrale thema van de nota is 'Utrecht, ontmoetingsplaats voor talent'. Uitgangspunten daarbij zijn: ruimte voor groei, selectiviteit door kwaliteit en profilering op de sterke punten van de stad.

Utrecht kiest voor doorgaande economische groei en ontwikkeling, maar betracht daarbij nadrukkelijk selectiviteit. De volgende speerpunten van beleid zijn aangewezen:

- sterke dienstverleners: werving van (inter)nationale hoofdkantoren van zakelijke dienstverleners, banken, verzekeraars, ICT en de non-profit sector;
- medisch cluster: inzetten op Life Sciences en accent leggen op specialistische niches op het gebied van farmacie, zorg, medische technologie en biotechnologie;
- cluster gastvrijheid: betere benutting van de synergie tussen horeca, detailhandel, kunst & cultuur, sport, toerisme & recreatie en de opleidingen-, congres- en vergadermarkt de doelstelling;
- MKB - ondernemerstalent: blijvende aandacht en ruimte voor ondernemerstalent uit het MKB en kleinschalige bedrijvigheid.

De juiste Koers: Utrechtse bedrijventerreinen 2006–2020

Het Ontwikkelingskader Bedrijventerreinen Utrecht is het kader voor een verdere duurzame ontwikkeling van de Utrechtse bedrijventerreinen en biedt een toekomstperspectief voor de huidige en toekomstige bedrijventerreinontwikkeling in de Gemeente Utrecht. De ruimtevraag naar bedrijventerreinen is tot en met 2020 geraamd op 11 à 12 ha netto per jaar. Voor een duurzaam distributieknooppunt wordt weinig mogelijkheden gevonden, dus op korte als (middel)lange termijn is het gewenst strategische reserveringen op bestaande Utrechtse terreinen hiertoe aan te houden en zal er regionale afstemming moeten zijn om de vraag te kunnen alloceren. Ook voor gemengd terrein verwachte men een tekort op korte termijn. Voor hoogwaardige bedrijvigheid en logistiek is voldoende aanbod. Voor ieder bedrijventerrein is in het ontwikkelingskader een toekomstperspectief opgesteld. Het bestemmingsplangebied valt niet binnen één van die terreinen.

Detailhandelsnota Utrecht – 'Boodschap aan winkels' (2000)

Eén van de belangrijkste doelstellingen uit de Detailhandelsnota is het versterken van de nationale en regionale positie van Utrecht als winkelstad. Om dit te realiseren is een aansprekend aanbod woondetailhandel en een gevarieerd en hoogwaardig aanbod van winkels in het stadscentrum nodig en moeten de winkelgebieden goed bereikbaar zijn. In de wijken en buurten moeten inwoners terecht kunnen in aantrekkelijke buurt- en wijkcentra voor een complete aanbod van dagelijkse boodschappen.

De Bazaar zal zich verplaatsen naar het bestemmingsplangebied. De Bazaar wordt beschouwd als detailhandel. Echter, in de detailhandelsnota wordt niet ingegaan op deze vorm van detailhandel. Vanwege de omvang van de Bazaar en de ligging aan de rand van de stad, lijkt deze vorm van detailhandel het beste aan te sluiten bij 'perifere detailhandel'. Daarvoor zijn richtlijnen gegeven, alleen kan geen van deze richtlijnen worden toegepast op de Bazaar. Geconcludeerd moet worden dat de Bazaar zo specifiek is, dat het aparte aandacht behoeft. Besloten is dat deze locatie past binnen de algemene beleidslijnen economie.

Strategisch kader functiemenging en kleinschalige bedrijfshuisvesting (2000)

Het college van burgemeester en wethouders heeft 23 mei 2000 het strategisch kader Kleinschalige Bedrijfshuisvesting vastgesteld. Versterking van de kleinschalige bedrijvigheid moet resulteren in extra werkgelegenheid, meer functiemenging (van wonen en werken) en verbetering van de leefbaarheid van de wijken. De gemeente ziet bedrijfshuisvesting primair als een zaak van de markt, maar wil de ontwikkeling ervan waar mogelijk ondersteunen. Dit doet zij onder meer door het verbeteren en vergroten van het aanbod van kleine bedrijfsruimten en kavels. Verder draagt de gemeente Utrecht in bepaalde gevallen middels subsidies bij aan de realisatie van bedrijfsverzamelgebouwen voor specifieke doelgroepen die niet in voldoende mate door de markt bediend worden. In de vraag naar kantoorruimte kan worden voorzien door bestaande kantoorruimte te handhaven, door in stedenbouwkundige programma's meer kleinschalige kantoren op te nemen, door het ontwikkelen van bedrijfsverzamelgebouwen en door realisatie van vrijstaande kantoorpanden voor meerdere gebruikers. In de vraag naar bedrijfsruimte kan worden voorzien door het aanbieden van zelfstandige units in bedrijventerclusters of verzamelgebouwen.

Milieubeleid

Milieubeleidsplan 2003–2008 – 'Milieubeleid voor een duurzame en leefbare stad' (2004)

Het Milieubeleidsplan heeft een planperiode van vijf jaar (2003–2008) en biedt een doorkijk naar de lange termijn. De ambitie van de gemeente is een leefbare en duurzame stad met oog voor veiligheid en gezondheid van de inwoners. Het Milieubeleidsplan werkt resultaatgericht, integraal en wijkgericht.

Het milieubeleid is uitgewerkt in drie niveaus (strategisch, tactisch en operationeel) en twee sporen. Spoor 1 hanteert een aanpak vanuit milieuthema's en sluit aan bij de landelijke wet- en regelgeving en de taken binnen de gemeente. Spoor 2 hanteert een aanpak vanuit de dynamiek van de stad. Dit spoor sluit aan bij ontwikkelingen in de stad op tactisch niveau en op strategisch niveau.

De ambities voor dit plangebied bestaan uit het terugbrengen van de hinder tot de grenzen van het bedrijventerrein.

Geluidsbeleid

Het geluidsbeleid behelst het beheersen van geluidshinder bij toekomstige ontwikkelingen in Utrecht. Bestaande knelpunten zullen worden onderzocht en aangepakt in het kader van de EU-richtlijn Omgevingslawaai. De Geluidsnota heeft alleen betrekking op weg-, rail- en industriellawaai. Voor geluidshinder van bijvoorbeeld brommers, luchtvaart en burens is in deze nota geen specifiek beleid opgesteld.

De nota is een direct gevolg van de wijziging van de Wet geluidhinder en is tevens een voortvloeisel van de doelstellingen uit het Milieubeleidsplan 2003–2008. In de nota zijn de gemeentelijke bevoegdheden conform de Wet geluidhinder uitgewerkt. Daarbij is een aantal beleidsregels van het vigerend (onder andere provinciaal) beleid overgenomen en is een aantal beleidsregels versoepeld en vereenvoudigd.

Besluit Leidraad 'Duurzame gemeentelijke bouwprojecten'

De doelstelling van de leidraad is dat de gemeente de milieubelasting ten gevolge van bouwactiviteiten van gemeentelijke gebouwen zoveel mogelijk zal beperken. Alle gemeentelijke bouwprojecten worden uitgevoerd volgens de principes van duurzaam bouwen conform de Leidraad 'Duurzame gemeentelijke bouwprojecten met onder andere eisen en aanbevelingen, ten einde invulling te geven aan de voorbeeldfunctie van de gemeente op dit beleidsterrein

Nota externe veiligheid

Het uitgangspunt van deze nota is: de stad is in ontwikkeling en heeft daarvoor ruimte nodig. Deze nota gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de risicobeheersing als gevolg van inrichtingen die met gevaarlijke stoffen werken en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente Utrecht kiest daarbij om geen stringenter veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risico-normering van de Rijksoverheid (zie paragraaf 5.5 van de toelichting). De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, wordt gebouwd. Daarnaast wordt in deze nota aangegeven op welke wijze Utrecht de veiligheidsrisico's wil beheersen die zij kán beheersen.

Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008, 'Lucht voor ambitie'

Het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht, dat door het college van burgemeester en wethouders is vastgesteld, beoogt een gezonde ontwikkeling van de stad. Met uitvoering van het Actieplan Luchtkwaliteit kan de gemeente Utrecht in 2010 voldoen aan de Europese normen voor fijnstof en in 2015 aan de normen voor stikstofdioxide. Met het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008 wil de gemeente bijdragen aan een bereikbare stad en aantrekkelijke stad met een fors investeringsprogramma in openbaar vervoer, P+R-voorzieningen en meer mogelijkheden voor de fiets te creëren

Bodembeleid

Vanaf 2007 vervangt ministerie VROM het grote aantal regels rondom het gebruik van grond en bagger door een beleidskader. De gemeente krijgt tegelijkertijd meer mogelijkheden om binnen randvoorwaarden haar bodembeheer in te vullen. Er is een bodembeheernota in ontwikkeling.

Programma Utrecht creëert nieuwe energie

In mei 2008 heeft het college het programma 'Utrecht creëert nieuwe energie' vastgesteld. Dit programma geeft invulling aan de geformuleerde doelstelling om in 2012 75.000 ton CO2 te reduceren. Het programma zet in op de thema's wonen, werken en mobiliteit, gemeentelijke organisatie en profilering. Met 'Utrecht creëert nieuwe energie' kiest Utrecht voor een stadsbreed energie- en klimaat programma. Voor elke thema zijn activiteiten benoemd.

Groen- en waterbeleid

Groenstructuurplan Utrecht 'Stad en land verbonden' (2007)

Doel van het groenstructuurplan is behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten van het stedelijk groen als onderdeel van een kwalitatief hoogstaand woon- en vestigingsklimaat. De meest belangrijke onderdelen voor ontwikkeling van de groenstructuur zijn:

- ontwikkeling van drie grote groengebieden grenzend aan de bebouwde kom: Utrecht–west, Noorderpark en Groenraven–Oost;
- het Leidsche Rijnpark als groot binnenstedelijk groengebied;
- versterken van het groen in de naoorlogse wijken.

Het plangebied valt binnen de ambitie 'zuidelijk deel van het Amsterdam–Rijnkanaal vergroenen', ligging: ARK koffiebrug tot Westraven. Ook hier kan pas uitvoering aan worden gegeven bij de ontwikkeling van het gebied nadat de asfaltcentrale is verplaatst.

Beleidskader duurzaam stedelijk water

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW, 2000) schrijft voor dat in 2015 alle waterlichamen een 'goede ecologische toestand' (GET), en voor sterk veranderde/kunstmatige wateren een 'goed ecologisch potentieel' (GEP) moeten hebben bereikt. De chemische toestand moet voor alle waterlichamen (natuurlijk en kunstmatig) in 2015 goed zijn.

Rijksbeleid

De hoofddoelstelling binnen de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4, 1998) is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. Van belang zijn het doen van onderzoek naar de knelpunten in het stedelijk waterbeheer, het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders en meer aandacht voor het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltratie in de bodem.

Het Rijk heeft met het kabinetsstandpunt Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21^e eeuw, (WB21, 2000) het advies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw omarmd. Men deelt de zorg dat het huidige watersysteem niet in staat is om klimaatverandering, bevolkingsgroei en economische groei goed op te vangen. Het waterbeheer moet veranderen om Nederland in de toekomst, wat water betreft, veilig, leefbaar en aantrekkelijk te houden. Belangrijk in de nieuwe aanpak is het realiseren van veerkrachtige watersystemen die weer de ruimte krijgen, het niet afwentelen van knelpunten in tijd of plaats, de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren', en de ruimte die nodig is voor de wateropgave te reserveren.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water-actueel (NBW-actueel, 2008) is een overeenkomst tussen het Rijk, de provincies, het InterProvinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen. Het beleid van WB21 en KRW zijn belangrijke peilers van het akkoord. Het NBW heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden anticiperend op veranderende omstandigheden zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. Eén en ander is een logisch vervolg en nadere uitwerking van het vigerende beleid uit de Vierde Nota Waterhuishouding (1998).

Provinciaal beleid

Het Waterhuishoudingsplan Provincie Utrecht, 2004 beschrijft het provinciaal waterbeleid, het plan integreert recente ontwikkelingen in het waterbeleid (WB21 en KRW). Het hoofddoel van dit plan is 'een veilig en bewoonbaar land hebben en in stand houden, streven naar gezonde en veerkrachtige watersystemen en een duurzaam gebruik van water voor mens en natuur'. Onder duurzaam waterbeheer wordt verstaan:

- eventuele knelpunten worden niet afgewenteld;
- technische maatregelen worden zo min mogelijk gebruikt;
- maatregelen voor wateroverlast worden geselecteerd volgens de voorkeursvolgorde: vasthouden-bergen-afvoeren;
- maatregelen worden gekozen op basis van integrale afwegingen;
- meervoudig ruimtegebruik is het belangrijkste concept om ruimte voor water te vinden.

Beleid waterbeheerder

In de Waterstructuurvisie (2002) van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is een langetermijnvisie (voor 2050) en een middellangetermijnvisie (tot 2015) ontwikkeld voor een duurzamer waterbeheer voor het beheersgebied. In het plangebied speelt het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer, voor zowel bestaand als nieuwbouw gebied. Het gaat dan met name om schoon water schoonhouden en zo lang mogelijk vasthouden, infiltreren, afkoppelen, daar waar mogelijk aanleggen van een verbeterd gescheiden riolering en het realiseren van voldoende waterberging.

Het Waterbeheersplan 2003–2007 (2004) van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden beschrijft de doelstellingen en het beleid voor zowel het waterkwaliteits- als het waterkwantiteitsbeheer. Algemene doelstellingen van het beleid zijn:

- vastleggen van ruimte voor het oplossen van huidige en toekomstige knelpunten 'wateroverlast' en 'watertekort', om water op te vangen en zo elders wateroverlast te voorkomen (piekberging) of om water te reserveren voor droge periodes (seizoensberging);
- saneren van vervuilingsbronnen en vermijden van nieuwe vervuilingsbronnen, onder meer door gebruik van niet uitloogbare materialen, terugdringen van de vuilemissie van wegen en het verminderen van de emissie van bestrijdingsmiddelen.

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is inmiddels gestart met de voorbereidingen voor het opstellen van een nieuw waterbeheerplan, voor de periode 2009 – 2015.

Gemeentelijk beleid

Het doel van het Waterplan gemeente Utrecht (2005) is het realiseren van een watersysteem voor de toekomst, dat aansluit bij de natuurlijke omstandigheden op en om Utrechts grondgebied. In het plan zijn tien concrete ambities (voor 2030) opgenomen voor het waterbeheer in Utrecht:

- geen bronnen van verontreiniging meer in het Kromme Rijngebied;
- de diffuse verontreiniging van water is vergaand teruggebracht;
- alle puntbronnen zijn bekend en grotendeels gesaneerd;
- schoon en verontreinigd hemel-, grond- en oppervlaktewater zijn gescheiden;
- er is geen wateroverlast vanuit het Kromme Rijngebied;
- Utrecht kan veel meer hemelwater aan;
- de stad bezorgt stroomafwaartse gebieden geen wateroverlast;
- de waterketen is geoptimaliseerd;
- het water is een volwaardig onderdeel van de leefomgeving;
- het waterbeheer is begrijpelijk en bruikbaar voor inwoners.

Deze ambities moeten ertoe leiden dat in 2030 het streefbeeld gehaald wordt. Het streefbeeld heeft als speerpunten het bergen van schoon water voor drogere tijden, het verbeteren van de waterkwaliteit in de stad en het aantrekkelijk maken van water om te zien, te beleven en te gebruiken. Om dit streefbeeld te realiseren, dient de samenwerking tussen de waterpartners actief versterkt te worden, moet water zo creatief en vroeg mogelijk betrokken worden bij ruimtelijke plannen en dient strategisch gecommuniceerd te worden om het draagvlak van water voor bewoners en bedrijven te vergroten.

Het Gemeentelijk Rioleringsplan 2007–2010 (2007) sluit aan bij de eerder geschetste principes van duurzaamheid. De gemeente Utrecht streeft ernaar om in de bestaande stad zoveel mogelijk verhard oppervlak af te koppelen van de gemengde riolering. Renovaties- en nieuwbouwprojecten bieden een mogelijkheid om het verhard oppervlak af te koppelen. Het gebruik van uitlogende materialen moet worden voorkomen zodat het afspoelend hemelwater zo schoon mogelijk blijft.

Bomenbeleid Utrecht (2009)

Eén van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu. Dit zal gebeuren door:

- waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren; dat betekent bij de ruimtelijke plannen gezien wordt waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren; daarnaast bij ingrepen in de huidige structuur de bomenstructuur weer aanvullen;
- de bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen. Deze paragraaf is meegenomen in hoofdstuk 5 van dit plan.

Cultuurhistorie en archeologie

Beheer van de chaos der eeuwen

Het beleidsplan van 2004, Beheer van de chaos der eeuwen (raad van 2 september 2004) is een evaluatie van het monumentenbeleid sinds 1993. In dat jaar is het beleid vastgesteld in de nota Op de schouders van reuzen. Met name de relatie tussen ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de cultuurhistorie is in dit beleid benadrukt. Een uitvoerige inventarisatie en ook een effectrapportage bij aanzienlijke ingrepen werd noodzakelijk. Naast de evaluatie doet het beleidsplan van 2004 aanbevelingen voor de toekomst. Dit gemeentelijk monumentenbeleid is gebaseerd op drie pijlers: het stimuleren van restauratie en onderhoud van de beschermde monumenten; het gebruikmaken van de cultuurhistorische waarden bij het maken van ruimtelijke plannen in de stad (en als integraal onderdeel van de besluitvorming); het beheer van de archeologische ondergrond en de bekostiging van archeologisch onderzoek.

In 1995 is de Cultuurhistorische Effectrapportage Leidsche Rijn opgesteld (gemeente Utrecht, 1995), waarin op de Cultuurhistorische waarderingskaart wordt aangegeven dat polder Papendorp onderdeel uitmaakt van een 'minder belangrijk' gebied. In dergelijke gebieden zijn geen te beschermen structuren aangetroffen en zijn geen elementen aanwezig die kunnen worden gebruikt bij planvorming. Ook op de gemeentelijke archeologische waardenkaart heeft het bestemmingsplangebied de aanduiding 'lage trefkans'.