

Bestemmingsplan



A2 Hogeweide-Oudenrijn

Vastgesteld door de gemeenteraad 7 december 2006



BESTEMMINGSPLAN A2 HOGeweIDE - OUDENRIJN

vastgesteld door de gemeenteraad op 7 december 2006

Dienst Stadontwikkeling
Stedenbouw en Monumenten
Juridische Zaken

INHOUDSOPGAVE

Toelichting

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	PLANOPZET	5
2	HET PLAN TOT WEGVERBREIDING	7
2.1	Bestaande situatie.....	7
2.2	HET PLAN.....	7
2.3	Aansluiting Hooggelegen	10
2.4	2.4 ontsluiting bestaande bedrijven	12
3	JURIDISCHE PLANOPZET	13
4	BELEID EN BESLUITVORMING	15
4.1	CAU besluit	15
4.2	relevant beleid en relevante documenten	15
5	UITVOERINGSASPECTEN	21
5.1	CAU MER.....	21
5.2	LUCHTKWALITEIT	21
5.3	EXTERNE VEILIGHEID	25
5.4	GELUID	27
5.4.1	Wegverkeerslawaaai	27
5.4.2	Industrielawaai	28
5.5	LANDSCHAP EN ECOLOGIE	28
5.6	WATERHUISHOUDING EN BODEMKWALITEIT	30
5.7	MONUMENTEN EN ARCHEOLOGISCH WAARDEVOLLE GEBIEDEN	31
5.7.1	Archeologie	31
5.7.2	Cultuurhistorie	31
5.7.3	Wettelijk beschermde monumenten	32
5.8	Kabels en leidingen.....	32
6	ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID, HANDHAVING	33
6.1	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	33
6.2	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID.....	33
6.3	HANDHAVING	33
	Bijlage 1: Toekomstige verkeersstructuur Leidsche Rijn	29
	Bijlage 2: Inspraaknota	33

Voorschriften 51

Bijlage 1: Lijst van horeca-inrichtingen

Bijlage 2: Eigendommen

Bijlage 3: Indicatie tracé

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Bij uitspraak in beroep door de Raad van State van 27 februari 2002 is het besluit van de provincie tot goedkeuring van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999 voor zover het (onder meer) betreft de gronden rondom het bedrijf NEDAL vernietigd. Hiermee 'herleefd' de bestemming die vigeerde voordat het bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999 werd opgesteld. Ter hoogte van deze gronden was in het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999 de aanpassing van de A2 en de aansluiting op het gemeentelijk wegnnet (Stadsweg) genaamd "Hooggelegen" geprojecteerd en juridisch mogelijk gemaakt.

Door de uitspraak van de Raad van State dient voor de aanpassing van de rijksweg A2 en de realisering van de Stadsweg een geheel nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld.

Aanleiding voor het aanpassen van de rijksweg A2 en het nu opstellen van een nieuw bestemmingsplan is het voornemen van Rijkswaterstaat om tot een verhoging van de capaciteit van de huidige rijksweg A2 te komen en de wens van de gemeente Utrecht om daarbij de rijksweg A2 te verleggen naar het westen en door middel van overkappingen een optimale integratie te krijgen van Leidsche Rijn met de bestaande stad. Het reduceren van de barrièrewerking van de rijksweg A2 is in dit deel van de stad het doel.

De uitvoering van deze werkzaamheden vindt plaats in het kader van de gefaseerde uitvoering van de verbreding en aanpassing van de rijksweg A2 tussen Amsterdam en Utrecht. Met de uitvoering van de werkzaamheden is binnen de gemeentegrens van Utrecht in 2004 een aanvang gemaakt. Met de realisering van het wegvak waar dit bestemmingsplan op ziet is in 2006 met het grondwerk begonnen.

1.2 PLANOPZET

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, voorschriften, een plankaart en bijlagen. In de toelichting zal een beschrijving van het plan worden gegeven, waarbij zal worden ingegaan op eerdere besluitvorming en relevante documenten.

Ook zal worden ingegaan op de uitvoeringsaspecten van het plan. De voorschriften en plankaart vormen het juridisch bindende deel van dit bestemmingsplan.

2 HET PLAN TOT WEGVERBREIDING

In dit hoofdstuk wordt het plan beschreven. Eerst wordt ingegaan op de bestaande situatie van het plangebied zelf en relevante functies in de directe omgeving, vervolgens wordt de toekomstvisie op het plangebied beschreven.

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen ter plaatse van en direct ten westen van de huidige A2 en de aansluiting Hooggelegen.

Aan de oostzijde van het plangebied ligt het Amsterdam-Rijnkanaal, het bedrijf NEDAL en het gebied Papendorp Noord waar zich nog enkele bedrijven bevinden en dat in de nabije toekomst verder ontwikkeld zal worden. Aan de noordzijde was een tweetal sportverenigingen gelegen: de Utrechtse Rugby Club (URC) en Desto, een gecombineerde voetbal, tennis en jeu de boulesvereniging. Aan de overzijde van het kanaal ligt de wijk Oog in Al.

Aan de westzijde van het plangebied ligt Park Voorn met daarachter bedrijven en woonbebouwing. Iets zuidelijker ligt de Rijksweg, een bestaand lint met woningen en bedrijven. Voor het overige grenst het plangebied aan nog te ontwikkelen gebied dat onderdeel uitmaakt van Leidsche Rijn.

De gronden in het plangebied zijn deels in gebruik als weiland en agrarisch gebied. Daarnaast zijn de gronden voor een klein gedeelte in gebruik als park en sportpark. In het plangebied valt ook de verzorgingsflat Rheingaarde die inmiddels is gesloopt. De percelen aan de Rijksweg maken onderdeel uit van het plangebied voor zover deze nodig zijn voor de inpassing van de infrastructuur. De woning Rijksweg 5 wordt gesloopt.

Het plangebied gaat integraal onderdeel uitmaken van de VINEX-locatie Leidsche Rijn en wordt daarmee ingepast in de totaalontwikkeling van het gebied. De hierboven beschreven bestaande functies komen dan ook grotendeels te vervallen.

URC zal gehuisvest worden in deelgebied Strijkviertel, Desto krijgt een nieuw onderkomen in het Leidsche Rijn Park. Voor de tennisbanen van Desto wordt een tijdelijke locatie gezocht. Van de voetbalvelden blijft de vereniging gebruik maken tot de definitieve inpassing in het Leidsche Rijn Park een feit is. URC is reeds tijdelijk op sportpark Terwijde gehuisvest.

De gronden waar dit bestemmingsplan op ziet zijn in eigendom van Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht, met uitzondering van enkele percelen (zie ook eigendomskaart, bijlage).

2.2 HET PLAN

Rijksweg en Stadsweg

De rijksweg A2 wordt voor het gedeelte waar dit bestemmingsplan op ziet gewijzigd in een configuratie van hoofd- en parallelbanen met een rijstrookindeling 2-3-3-2. Ter plaatse van de aansluiting Hooggelegen en ten zuiden daarvan, waar Hooggelegen over gaat in het Knooppunt Oudenrijn, komen daar de nodige in- en uitvoegstroken, weefvakken en verbindingsbanen bij.

De integratie krijgt in het noordelijk deel van het plangebied gestalte in een overkluizing in de vorm van gebouwde constructies over de weg heen. De Stadsweg ligt in het noorden van het plangebied op de overkapping van de parallelbanen van de A2 en komt naar het zuiden toe geleidelijk naast deze parallelbanen te liggen en sluit vervolgens aan op Hooggelegen. De Stadsweg heeft een configuratie van 2x2 rijstroken en vormt de interne ontsluiting van Leidsche Rijn en de verbinding tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad.



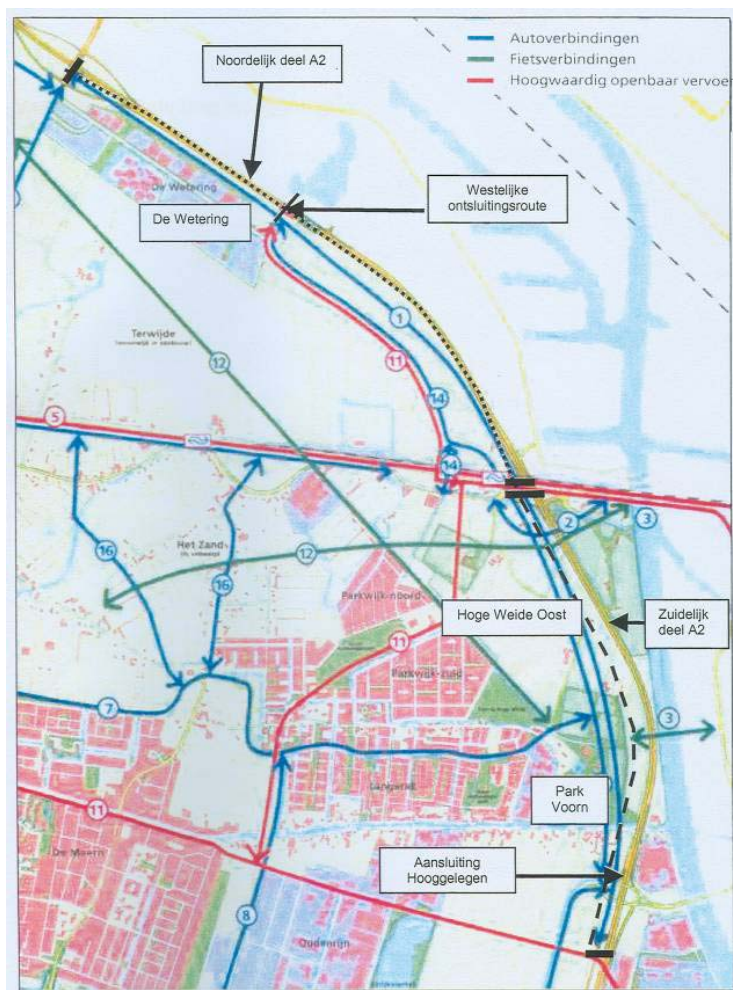
Figuur 1: bestaande situatie 2004

De integratie van de rijksweg A2 en de ontsluiting van Leidsche Rijn maakt wijziging in de regionale verkeersinfrastructuur noodzakelijk. Ten noorden van het plangebied vinden de volgende ontwikkelingen plaats. Op het gedeelte van de rijksweg A2 dat geïntegreerd wordt zijn geen aansluitingen gepland. Dit betekent dat de aansluiting Utrecht West (Vleutenseweg) in de eindfase komt te vervallen. De loskoppeling van de Vleutenseweg van het landelijk verkeersnet heeft grote voordelen voor het stedenbouwkundig ontwerp van Leidsche Rijn. Ter vervanging van de aansluiting Utrecht West is een nieuwe aansluiting geprojecteerd ter hoogte van bedrijventerrein Lage Weide. De aansluiting vormt tevens een ontsluiting van Leidsche Rijn. Direct vanaf de aansluitende wegen worden de langs de rijksweg A2 gesitueerde werkgebieden ontsloten.

De uitwisseling tussen hoofd- en parallelbanen vindt plaats ten noorden van de aansluiting van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) op de rijksweg A2 en ten zuiden van de aansluiting Hooggelegen. Op de aansluitingen NRU, Hooggelegen en Lage Weide vindt de uitwisseling plaats van de parallelbanen op het onderliggende wegennet. De bestaande aansluitingen NRU en Hooggelegen worden gereconstrueerd terwijl de aansluiting Lage Weide in de eindfase nieuw wordt aangelegd. De interne ontsluiting van Leidsche Rijn vindt plaats via een Stadsweg die tussen de Lage Weide en Hooggelegen is gelegen, parallel aan de rijksweg A2. Deze weg bestaat uit 2x2 rijstroken ter hoogte van het plangebied. De Stadsweg ligt deels direct naast en deels op de parallelbanen van de A2 en maakt onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

De integratie

De rijksweg A2 wordt zodanig in westelijke richting verlegd dat langs de westelijke oever van het Amsterdam Rijkkanaal een ononderbroken stedelijke ruimte ontstaat.



Figuur 2: Verkeersstructuur Leidsche Rijn.

In het uitwerkingsplan A2 spoorlijn – Hogeweide (een uitwerking van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999) ten noorden van het onderhavige plangebied tot aan de spoorlijn wordt de volledige overkapping van dit rijksweggedeelte mogelijk gemaakt. Slechts op een beperkt gedeelte is de mogelijkheid opengehouden voor een gedeeltelijke overkapping, maar inmiddels is op bestuurlijk niveau tussen Rijk en gemeente overeengekomen dat de overkapping op dit gedeelte volledig zal zijn. De rijksweg A2 ligt grotendeels in een terp. De rijksweg wordt aangelegd op het huidige maaiveld. De wanden voor de integratie worden later aan de buitenzijden over een grote lengte aangevuld met grond. Deze opgehoogde gronden en het dak van de overkapping zullen dan het vernieuwde maaiveld worden voor de invulling van Leidsche Rijn. De overkapping maakt het mogelijk, dat hoogwaardige oostwestverbindingen tussen de centrale stad en Leidsche Rijn gerealiseerd kunnen worden en de wijken aan weerszijden van de rijksweg A2 logisch met elkaar worden verbonden.

De rijksweg A2 wordt uitgevoerd in een gesloten constructie en ter hoogte van Hooggelegen in een open constructie. De totale lengte van het te integreren tracé is ca. 1612 meter, waarvan ca. 330m binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Het dak van de gesloten delen kan worden afgedekt met een laag grond en kruisende wegen zijn geschikt voor alle verkeer. Op deze wijze ontstaat ruimte op de overkappingen die kan worden benut voor stedelijke functies zoals pleinen, groenvoorzieningen, recreatieve faciliteiten en voor werkfuncties. Deze laatste functies zijn afhankelijk van de beperkingen die met name door de berekeningen van externe veiligheid worden opgelegd. Uit een door adviesbureau AVIV in opdracht van de gemeente opgesteld rekenmodel voor externe veiligheid blijkt, dat het mogelijk is om enkele lagen (kantoor)bebouwing op de dekken te realiseren in combinatie met de in de toekomst geplande woon- en werkbestemmingen naast de overkapping zonder dat de richtlijnen voor het groepsrisico worden overschreden.

De bovenzijde van de overkapte delen van de rijksweg A2 is op circa 6,5 tot 7 meter boven het peil van de rijksweg A2 gelegd.

De overkappingen zijn van een zodanige kwaliteit dat zonder aanvullende constructieve maatregelen kruisende wegen en andere functies kunnen worden gerealiseerd.

2.3 Aansluiting Hooggelegen

Hooggelegen

In de overeenkomst (Rijkswaterstaat - gemeente Utrecht) over de integratie van de A2 van medio 2002 is bepaald dat de definitieve aansluitvorm ter plaatse van Hooggelegen in overleg met de gemeente zal worden bepaald. Een door de gemeente en Rijkswaterstaat gezamenlijk uitgevoerde studie, waarin negen varianten werden onderzocht, heeft geresulteerd in de "Eindrapportage studie varianten Hooggelegen" van september 2003. Op basis van deze studie is de aansluitvorm door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht en de Directie Utrecht van Rijkswaterstaat vastgesteld op de zogenaamde variant 2BB. De minimalisering van het ruimtebeslag en een voldoende verkeersafwikkeling zijn bij de keuze belangrijke afwegingscriteria geweest. Op deze locatie speelt een aantal facetten een belangrijke rol. Er is naar gestreefd om park Voorn en het bebouwingslint van de Rijksstraatweg zo veel mogelijk te sparen.

De landschappelijke en ecologische waarde van park Voorn wordt door Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht onderkend. Door de Stadsweg door de lussen van de oprit en afrit te vlechten wordt het ruimtegebruik geminimaliseerd. Het voordeel hiervan is dat een doorgaand profiel ontstaat op de Stadsweg. De ruimte ten zuiden van de aansluiting wordt op deze wijze ook minimaal aangetast.

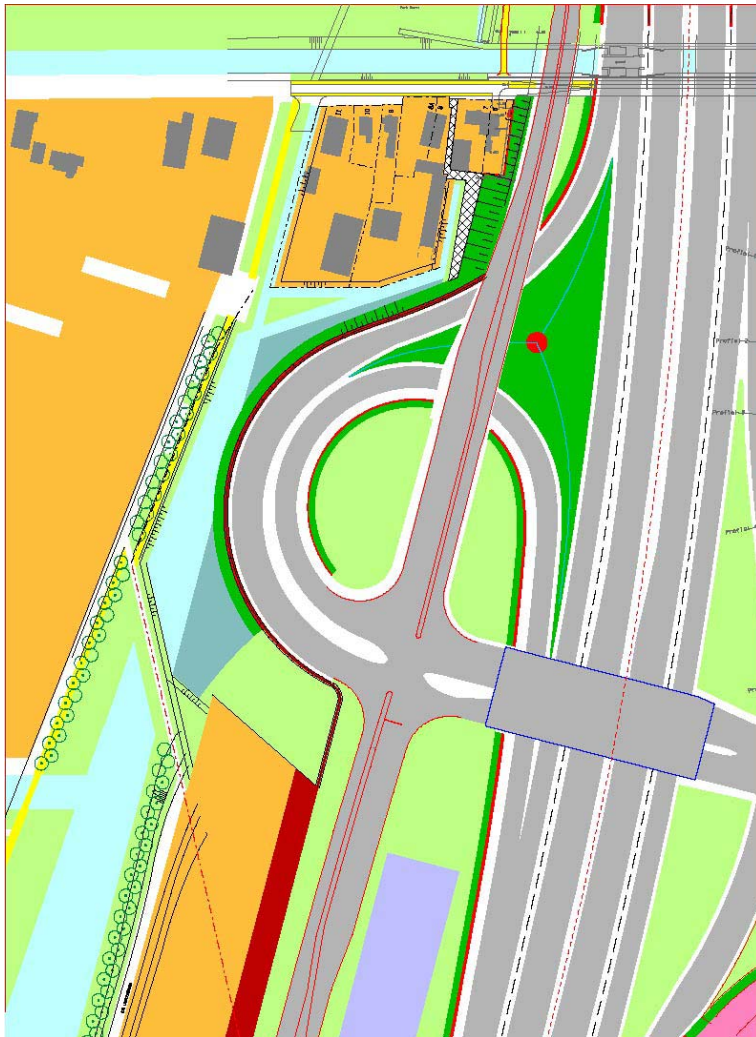
De nu gekozen variant van de aansluiting heeft een goed afwikkelingsniveau voor het verkeer. De aansluitvorm aan de oostzijde van de aansluiting is van het type Haarlemmermeer. Aan de westzijde wordt een aansluitvorm van het type half klaverblad gerealiseerd.

Ten zuiden van aansluiting Hooggelegen komen de weefvakken voor het knooppunt Oudenrijn.

Door aan de zuidzijde van de Rijksstraatweg de geluidwering, het hoogteverschil en de hoogwatervoorziening samen te brengen in één geïntegreerde oplossing is het ruimtebeslag geminimaliseerd. Tussen A2 en woongebied ontstaat zo een intermediair dat de schaal van beide met elkaar verzoent.

De geluidwering zal zich aan de zijde van het woongebied presenteren als een bastion. De vormgeving en materiaaltoepassing zal daaraan worden gerelateerd. Samen met de daar geprojecteerde waterpartijen, oever- en boombeplanting ontstaat zo een bijzonder element in een nieuw landschap.

Voor de bestaande bebouwing op de percelen aan de Rijksweg betekent dit dat de hoofdbebouwing en een groot deel van de bijgebouwen op ruime percelen kan worden ingepast. Een deel van de percelen Rijksweg nrs. 8 en 11 zal worden aangekocht. De percelen Rijksweg 5, 6 en 7 zijn inmiddels verworven door Rijkswaterstaat en gemeente Utrecht.



Figuur 3: Hooggelegen

Park Voorn

Zowel de gemeente Utrecht als Rijkswaterstaat hebben de afgelopen jaren het uiterste gedaan om de infrastructuurbundel van A2 en Stadsweeg ook ter hoogte van Park Voorn zodanig in te krimpen dat de aantasting van het park zo veel mogelijk wordt beperkt. De gemeente hecht ook belang aan het duurzaam instandhouden van park Voorn.

Met de eigenaar van het park is in november 2005 een overeenkomst gesloten met betrekking tot het kappen en planten van bomen in de overgangszone tussen de A2, stadsweeg en het park. Het beperken van het ruimtebeslag en de overeenkomst waarborgt dat Park Voorn als waardevol natuur- en cultuurhistorisch erfgoed behouden blijft en dat in overleg tussen de gemeente en reclamant voor een passende overgang van het als Rijksmonument aangewezen deel van Park Voorn naar het aardlichaam met daarop de infrastructuur van Leidsche Rijn wordt zorggedragen.

Van Park Voorn verdwijnt door de A2 en reconstructie van het knooppunt Hooggelegen enkele ha. bos en waterlopen. Dit ecologisch kerngebied verkleint daardoor, wat een negatief effect heeft op de aanwezige (beschermde) flora en fauna. De verkleining van het park is echter niet zo groot dat de ecologische functie van dit groengebied essentieel wordt aangetast. Park Voorn blijft bij de verlegging van de A2 en aanleg van de Stadsweg zo groot dat het een natuurfunctie kan blijven behouden. Als compenserende maatregelen voor de afname van de grootte van het park wordt geïnvesteerd in ruimte en inrichting van ecologische verbinding zones vanuit het park naar omliggende groengebieden. Er wordt een groene verbinding langs de Leidsche Rijn naar de groenzone langs het Amsterdam Rijnkanaal gemaakt. Daarnaast zullen bij uitwerking van het gebied ten westen van het plangebied nog twee ecologische verbindingen worden gemaakt: een verbinding via de Rijnkennemerlaan naar de Haarrijnseplas en omgeving (belangrijk als fourageerroute voor vleermuizen) en een zuidelijke groenverbinding via de Strijkviertelpas naar het groengebied ten zuiden van rijksweg A12 (m.n. voor vogels). Verlies van bomen zal worden gecompenseerd in het Leidsche Rijn Park.

2.4 Ontsluiting bestaande bedrijven

In de huidige situatie wordt het oude bedrijventerrein rond de Meernbrug aan de oostzijde van de rijksweg A2 ontsloten via de noordelijke op- en afritten van Hooggelegen. De belangrijkste bedrijven in dit gebied zijn Nedal en KWS. De aansluiting van het gebied direct op de op- en afritten komt in de nieuwe situatie te vervallen. Ter vervanging wordt via de Groenwoudsedijk en Taatsendijk een verbinding gemaakt van dit bedrijventerrein met een nieuw viaduct over de A2. Dit nieuwe viaduct verbindt het bedrijventerrein Papendorp met de westzijde van de A2 en geeft vervolgens aansluiting op de westzijde van Hooggelegen.

Eind 2007 zal als eerste het viaduct in de Rijksweg onder de A2 voor autoverkeer worden afgesloten, waardoor de verbinding met de oprit naar Hooggelegen vervalt. Omdat het nieuwe viaduct nog niet gereed is, zal tijdelijk via het bedrijventerrein Papendorp van de aansluiting op de A12 gebruik gemaakt moeten worden. Voor het realiseren van de alternatieve ontsluiting zal het wegprofiel van de Taatsendijk moeten worden aangepast en het wegennet in Papendorp (de Orteliuslaan) zover gereed moeten zijn dat wordt aangesloten op de Taatsendijk. De aansluiting van Papendorp op de A12 is in 2004 gereconstrueerd, waardoor de capaciteit is vergroot. Toevoeging van het verkeer van Nedal en KWS zal daardoor geen probleem zijn. De openstelling van het nieuwe viaduct over de A2 wordt voorzien in 2009.

3 JURIDISCHE PLANOPZET

De bestemming is deels vorm gegeven door middel van de bestemming Verkeersdoeleinden, wegverkeer en Gemengde doeleinden en deels met de bestemming Verkeersdoeleinden, wegverkeer. De bij de gemengde doeleinden behorende functies zijn uitsluitend toegelaten op de overkappingen/overbouwingen. Hier is een aantal functies en vormen van inrichtingen denkbaar die voor een optimale integratie van Leidsche Rijn met de bestaande stad zorgdragen. Binnen de bestemming is een aantal functies rechtstreeks toegelaten (kruisende wegen, pleinen). Andere functies en vormen van bebouwing zijn slechts toegelaten na gebruikmaking van de in de bestemming Vw/GD opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Op deze manier kan eventueel toekomstige bebouwing op de overkappingen worden ingepast op basis van nader onderzoek naar aspecten zoals veiligheid, geluid en lucht. Daar waar geen sprake is van overkappingen hebben de gronden voor de rijksweg A2 en de Stadsweg een Verkeersbestemming (Vw) gekregen. In de bebouwingsbepalingen is aangegeven dat de hoogte van bouwwerken voor de bestemming Vw gemeten moet worden vanaf het oorspronkelijke maaiveld. Voor de bebouwing op de overkappingen geldt de bovenzijde van de overkapping als meetpunt.

Het riviertje de Leidsche Rijn is op de plankaart zichtbaar gemaakt. Genoemde watergang en oever heeft ook een ecologische functie.

De hoofdtransportleiding voor water die naast de rijksweg A2 ligt en deels de rijksweg kruist heeft middels een dubbelbestemming een beschermingszone gekregen.

De bestaande woning Rijksstraatweg 5 en een deel van de achter de Rijksstraatweg gelegen gronden zijn opgenomen in de Verkeersbestemming van dit bestemmingsplan. Een deel van de bebouwing achter woningen aan de Rijksstraatweg wordt verwijderd voor de inpassing van de rijksweg. De percelen Rijksstraatweg 6 en 7 zijn door de gemeente verworven.

In het plangebied ligt een waterkering. Dit is een zogenaamde "indirect primaire waterkering". De bovenzijde van deze waterkering ligt op 2.20 m +NAP. De rijksweg A2 zal derhalve onderdeel worden van een waterkering. Op de plankaart is een zone aangeduid waar de indirecte primaire waterkering ligt. Ter plaatse van de rijksweg is de nieuwe waterkering iets verschoven in noordelijke richting ten opzichte van de oude waterkering.

De Provincie Utrecht, sector Water, cluster Veiligheid heeft op 17 maart 2005 ingestemd met de kleine wijziging van de ligging van de waterkering.

Ook de waterkering ter hoogte van de monding cq. het sluisje in de Leidsche Rijn en ter hoogte van de Martin Luther Kinglaan is aangegeven.

Tenslotte is de geluidszone vanwege het industrieterrein Hooggelegen op de blad 2 van de plankaart opgenomen.

In verband met het bordeelverbod in 2000, is door het college van burgemeester en wethouders op 16 november 1999 een gemeentelijke beleidsnotitie inzake prostitutie vastgesteld. Daarbij is aangesloten op de bestaande, stabiele situatie die, over een langere periode bezien, beheersbaar is gebleken. In aansluiting daarop zijn in principe alle prostitutiebedrijven gelegaliseerd die vóór 1 januari 1999 gevestigd waren in Utrecht, bekend waren bij de politie en in het verleden geen overlast hebben veroorzaakt op de omgeving.

De gemeente Utrecht kent een maximumstelsel voor het aantal prostitutiebedrijven. Groei van het aantal prostitutiebedrijven wordt niet wenselijk geacht, het huidige aantal is daarom "bevroren". In het voorliggende plangebied is daarom prostitutie/seksinrichting in de voorschriften uitgesloten.

4 BELEID EN BESLUITVORMING

In het verleden heeft reeds op verschillende niveaus besluitvorming plaatsgevonden over de realisering van de aanpassing van rijksweg A2 alsmede de integratie daarvan in de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Hieronder is een overzicht hiervan opgenomen.

4.1 CAU besluit

De rijksweg A2 heeft in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) de status van achterlandverbinding en behoort daarmee tot de belangrijkste internationale verbindingen van het Noordzeekanaal, Amsterdam, Schiphol met het achterland.

De Corridorstudie Amsterdam – Utrecht (CAU-nota d.d. november 1993) geeft aan dat de huidige capaciteit van weg- en infrastructuur te kort schiet en tot filevorming op de weg en tot verborgen files op het spoor leidt. De intensiteiten op de rijksweg A2 Amsterdam – Utrecht zouden bij ongewijzigd beleid in het jaar 2010 naar schatting 140.000 tot 180.000 motorvoertuigen per etmaal bedragen en de kans op files circa 22 tot 33%. Op achterlandverbindingen wordt echter gestreefd naar een kans op file van 2%.

De studie wijst uit dat op de corridor Amsterdam – Utrecht beïnvloeding van de mobiliteit alsook capaciteitsuitbreiding van zowel spoorinfrastructuur als weginfrastructuur noodzakelijk zijn om de kans op files te beperken en zo de bereikbaarheid te verbeteren.

Op basis van genoemde CAU-nota en de respectievelijk daarbij behorende milieueffectrapportage (CAU-MER) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 25 april 1995 besloten dat de meest geëigende oplossing voor de gesignaleerde verkeers- en vervoersproblematiek bestaat uit:

- het verdubbelen van het spoor tussen Amsterdam en Utrecht;
- het verbreden van de rijksweg A2 op dit traject Amsterdam – Utrecht tot 4 en gedeeltelijk 5 rijstroken bij de stadsgewesten per rijrichting. In het besluit van de Minister is de mogelijkheid opgenomen voor een nadere uitwerking ter hoogte van de Stadsgewesten.

4.2 relevant beleid en relevante documenten

Streekplan en RSP

Op provinciaal niveau is in het Streekplan 1994 – 2005 de capaciteitsvergroting van de rijksweg A2 opgenomen.

Het Streekplan 2005 – 2015 gaat ook uit van de capaciteitsvergroting van de rijksweg.

In het Regionaal Structuur Plan (RSP) dat door tien regio gemeenten is opgesteld is de verbreding, verlegging en integratie van de rijksweg A2 als project opgenomen voor de periode 1995 – 2005 (evenals in RSP 2005-2015).

Structuurvisie Utrecht (2004)

De Structuurvisie beoogt een praktisch, realistisch en oplossingsgericht handvat te bieden voor de koers die Utrecht in de toekomst gaat varen. De reconstructie van de A2 en de aanleg van de Stadsweg zijn hierin nadrukkelijk benoemd als projecten in de periode 2003-2010.

Masterplan Leidsche Rijn (1996)

Op gemeentelijk niveau is van belang het Masterplan Leidsche Rijn. Hierin wordt uitvoerig op de verbreding, verlegging en integratie van de rijksweg A2 ingegaan. De integratie van de rijksweg A2 met Leidsche Rijn is een van de belangrijkste voorwaarden voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn volgens het Masterplan. Het plan is richtinggevend ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Drie begrippen nemen in de visie van het Masterplan een centrale plaats in: compactheid, duurzaamheid en identiteit. Het concept 'compacte stad' is een belangrijk uitgangspunt; het is opgevat als sterk verbonden met de bestaande concentratie van bebouwing, met name met de stad Utrecht. Het aanbod van grootstedelijke voorzieningen moet onder handbereik blijven, waarmee de (auto)mobiliteit beheerst wordt. Met 'duurzaamheid' wordt bedoeld op het streven naar evenwicht in ecologische en economische aspecten, om te voorkomen dat de mogelijkheden die in potentie in het gebied aanwezig zijn worden uitgeput. Met 'identiteit' wordt beoogd dat rekening gehouden dient te worden met de sterk verschillende karakters van de stad Utrecht enerzijds en de kernen Vleuten – de Meern anderzijds, zonder de samenhang der delen uit het oog te verliezen.

Door een optimale integratie van de rijksweg A2 kan ook het isolement van de Polder Papendorp worden opgeheven.

Voor de westoever van het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat de mogelijkheid van bebouwing waardoor het kanaal niet meer de grens vormt van de bebouwde kom van Utrecht maar in de bebouwde kom komt te liggen. De totale lengte van het te overkappen tracé bedraagt circa 2 kilometer, zo staat in het Masterplan aangegeven.

Integratiebesluit 1996

Conform het Integratiebesluit uit 1996 moet de integratie van rijksweg A2 ter hoogte van Leidsche Rijn dusdanig worden geëffectueerd dat zowel de ruimtelijke kwaliteit van de locatie Leidsche Rijn afdoende wordt gewaarborgd, als de aanleg van rijksweg A2 als volwaardige achterlandverbinding mogelijk wordt gemaakt. Wat betreft de ruimtelijke kwaliteit van Leidsche Rijn is met name van belang dat de locatie kan worden ontwikkeld in goede aansluiting op het bestaand stedelijk gebied van de gemeente Utrecht.

De in het Masterplan voorgestelde integratie door middel van een over 2 kilometer overkapte en aangeaarde rijksweg A2 bleek niet te voldoen uit oogpunt van kosten en veiligheid (gesteld dat de rijksweg A2 optimaal als achterlandverbinding moet blijven kunnen functioneren, inclusief het vervoer van gevaarlijke stoffen). Hieruit volgde het Integratiebesluit uit 1996 waarin een eerste compromis gesloten werd ten aanzien van de stedenbouwkundige invulling en ruimtelijke kwaliteit van Leidsche Rijn in de vorm van de DODO (Dicht Open Dicht Open) variant.

Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn (1997).

Leidsche Rijn wordt ontwikkeld op basis van de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn Utrecht en de Structuurschets Vleuten – de Meern. Een van de randvoorwaarden en ambities voor de uitvoering van de visie is een zorgvuldige inpassing (integratie) van de rijksweg A2. De ontwikkelingsvisie is in 1999 en 2002 geactualiseerd. Hierin is de ambitie ten aanzien van de rijksweg A2 ongewijzigd gebleven.

Stedenbouwkundige inpassing Hooggelegen (1997)

Doordat gewerkt wordt met een volledige aansluiting van verkeersplein Hooggelegen en van een complexer stelsel van aansluitingen is het ruimtebeslag bij het verkeersplein groter dan waarop in de Ontwikkelingsvisie was gerekend. Bovendien is gebleken dat verplaatsing van Hooggelegen, zoals aangegeven in de Ontwikkelingsvisie van 1997, niet tot de mogelijkheden behoort

Programma van Wensen (1998)

Een mogelijke uitwerking van het Integratiebesluit is vastgelegd in het 'Programma van Wensen' van het projectbureau Leidsche Rijn van september 1998. Daarin wordt de 'integratiezone' geïntroduceerd waarin de inpassing van de rijksweg A2 in Leidsche Rijn gestalte moet krijgen. In het Programma van Wensen wordt uitdrukkelijk vermeld dat de gesloten delen alsmede de horizontale schermen, die geïntroduceerd worden als multifunctionele geluidschermen, bedoeld zijn voor gebruik. Een functionele invulling van deze ruimte is essentieel voor het slagen van de integratie

Bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999

Bovenstaande besluitvorming voor de rijksweg A2 heeft geleid tot eerdergenoemd bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999. Bij uitspraak van de Raad van State op het tegen dit plan ingestelde beroep is een deel van het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten vernietigd. Het gaat hierbij onder meer om gronden van dit bestemmingsplan.

Integratie herzien: Nieuwe normen en nieuwe getallen (2000/2001)

Door de toename van de geluidproductie, als gevolg van de verhoogde prognose van het aantal voertuigbewegingen per etmaal, en de grote belemmerende effecten van de uitstoot van verontreinigende stoffen van het verkeer op de rijksweg A2 als gevolg van nieuwe Europese wetgeving, moest worden geconcludeerd dat de invloed van de rijksweg A2 zich over een bredere zone uitstrekt dan aanvankelijk verondersteld.

Studie 'Licht aan het eind van de tunnel' (2001)

In deze studie worden verschillende modellen gepresenteerd en getoetst. De opdracht omvatte de uitwerking van een tweetal hoofdmodellen te weten de oorspronkelijke DODO-variant en een geheel overkapte uitvoering van rijksweg A2. Voor de twee hoofdmodellen wordt een afgewogen beeld geschetst van de voor besluitvorming relevante aspecten. In dat verband wordt aandacht geschonken aan de consequenties ten aanzien van: geluidshinder wegverkeer, luchtverontreiniging wegverkeer, interne/externe veiligheid van het tracé, stedenbouwkundig ruimtelijke kwaliteit, stedenbouwkundig programma en planexploitatie en tenslotte de investeringskosten van de rijksweg A2.

De onderzoekers komen tot de slotsom dat de eindafweging afhankelijk is van het belang dat aan de onderscheiden criteria wordt gehecht (zo valt een volledig overkapte oplossing vanuit veiligheid af, maar is deze vanuit geluid de beste oplossing). De precieze ligging van de dichte en open delen speelt daarbij een relatief bescheiden rol. Aldus kan een besluit worden verengd tot de keuze tussen een uitvoering met geluidschermen of met overkapte parallelbanen en overkragingen in de vorm van luifels van de hoofdrijbaan met een dichte dan wel open verbinding tussen hoofd- en parallelbanen. Vanuit de stedenbouwkundige ambitie van Leidsche Rijn wordt een model met overkapte parallelbanen en dichte verbinding tussen hoofd- en parallelbanen het meest aanbevolen.

Overeenkomst Integratie A2 (2002)

Partijen (zie ook onder economische uitvoerbaarheid) bevestigen dat in verband met een goede integratie in de VINEX locatie Leidsche Rijn wordt gekozen voor de DODO-plus variant (overdekte parallelbanen en overkraging van de hoofdrijbanen). Daarmee wordt aanvaard dat het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen over de parallelbanen niet meer kan worden toegestaan.

Overeengekomen wordt een aantal overkappingen te maken op het wegvak spoorlijn Utrecht – Woerden en de kruising van de rijksweg A2 met de rivier de Leidsche Rijn. De totale lengte van de overkappingen op de hoofdrijbaan bedraagt 950 meter en de afzonderlijke overkappingen zijn maximaal 450 meter lang. Daarnaast zal sprake zijn van een overkapping van de parallelbanen en een overkapping van de hoofdrijbaan ter plaatse van de open delen van 8 meter breed. De parallelbanen worden aldus over de gehele afstand van 1650 meter overkapt. Tussen de hoofd- en parallelbanen worden dichte wanden geconstrueerd (zie ook planbeschrijving).

Inpassingsstudie aansluiting Hooggelegen (2003)

De aansluiting Hooggelegen is een complexe opgave waarin allerlei belangen en doelstellingen bijeenkomen. In de studie worden varianten aangegeven en wordt aangegeven welk aansluitingsmodel Hooggelegen de voorkeur verdient op basis van een integrale afweging. In beginsel is gekozen voor een variant met het geringste ruimtebeslag.

Ontwikkelingsvisie Centrale Zone Leidsche Rijn Utrecht (november 2005)

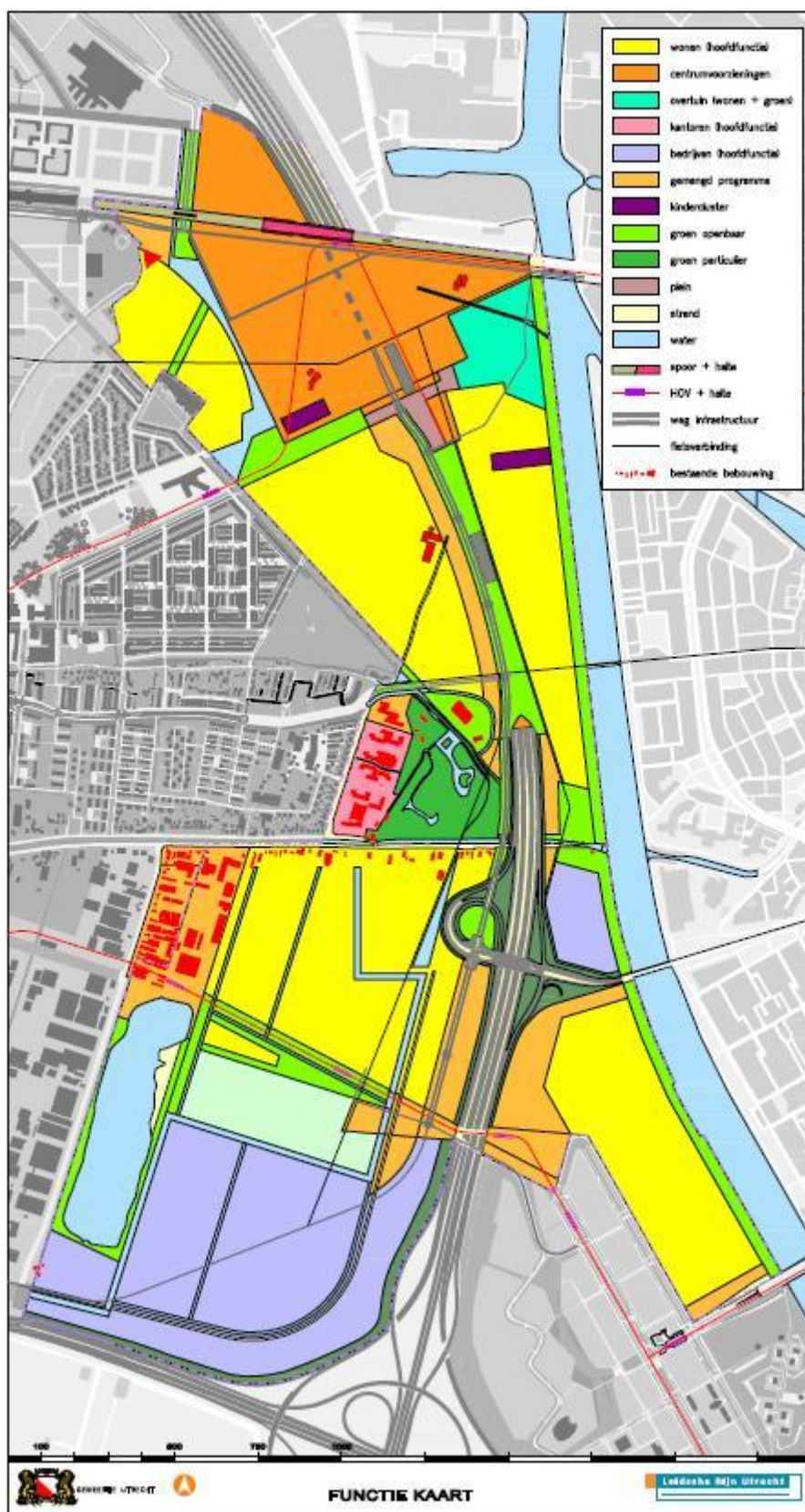
In deze nota wordt de 'Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn' herzien voor het gedeelte rond de A2. De inpasning in de omgeving is een slag nauwkeuriger uitgewerkt. In de uitwerking van de overkapping van de A2 sinds 2002 is het mogelijk gebleken de open delen te verkleinen naar twee delen van 150 meter. De nieuwe indeling van de overkapping is in deze Ontwikkelingsvisie ingepast in de omgeving. De nota is na een inspraakronde vastgesteld door de gemeenteraad in januari 2006.

Besluitvorming veiligheid (2005/2006)

In 2005 is het ontwerp van de overkapping voorgelegd aan de Commissie Tunnelveiligheid. Deze door het Rijk ingestelde Commissie heeft het ontwerp getoetst aan het sinds 2002 ontwikkelde Rijksbeleid t.a.v. Tunnelveiligheid. Uit deze toetsing bleek, dat de open delen voor de veiligheid minder zinvol werden geacht. Daarom heeft het College van B en W van de gemeente Utrecht begin 2006 besloten de minister van Verkeer en Waterstaat te verzoeken de overkapping over de volledige lengte gesloten uit te voeren zonder de open delen. De minister heeft daarmee vervolgens ingestemd. De volledig gesloten oplossing is geen reden de inpasning volgens de Ontwikkelingsvisie Centrale Zone te herzien.



Figuur 4: voorkeursmodel 1.1. (bron rapport Licht aan het eind van de tunnel, Rijnboutt 2001)



Figuur 5: Ontwikkelingsvisie Centrale Zone Leidsche Rijn Utrecht (november 2005)

5 UITVOERINGSASPECTEN

5.1 CAU MER

In 1995 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een besluit genomen betreffende de infrastructuur in de Corridor Amsterdam-Utrecht. Deze beslissing is mede genomen op basis van een uitgevoerde Milieu Effect Rapportage. Het besluit van de Minister laat ruimte voor nadere uitwerking van het tracé ter hoogte van de stadsgewesten. Deze uitwerking heeft inmiddels plaatsgevonden en heeft geleid tot het plan zoals hiervoor is beschreven.

Ondanks de zeer volledige inhoud van de CAU MER is de inpassing van de A2 op het gemeentelijk grondgebied nader beschouwd. Hiervoor is een milieunotitie opgesteld. Doel van deze notitie is het in beeld brengen van de milieueffecten van de aanleg van de rijksweg A2 ter hoogte van Leidsche Rijn (NRU-Hooglegen).

5.2 LUCHTKWALITEIT

In april 2004 is door TNO in het kader van het ontwerp bestemmingsplan A2 Hogeweide - Oudenrijn een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in het plangebied. Als gevolg van de verdere uitwerking van de plannen voor de reconstructie van de rijksweg A2, de ingediende zienswijzen en de in beweging zijnde wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit is opnieuw onderzoek verricht. Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de luchtkwaliteit en het toetsen van de luchtkwaliteit aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 als gevolg van de emissie van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer op het genoemde traject. Het rapport 'Luchtkwaliteitonderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan A2 Hogeweide - Oudenrijn, TNO oktober 2006' vervangt het eerdere rapport uit 2004.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit heeft betrekking op het plangebied van het bestemmingsplan A2 Hogeweide - Oudenrijn. Het onderzoek onderscheidt een plangebied, een salderingsgebied en een rapportagegebied. Het plangebied betreft het gebied waarop het bestemmingsplan betrekking heeft. Het salderingsgebied betreft een ruim gebied buiten het plangebied waarin het buiten het plangebied gelegen gedeelte van de tunnel valt inclusief de noordelijke tunnelmond. In het salderingsgebied doen zich met name de positieve effecten op de luchtkwaliteit van de tunnel voor. Het rapportagegebied betreft de optelsom van plangebied en salderingsgebied en bestaat dus uit de gehele tunnel inclusief de beide tunnelmonden.

De grootte van het in beschouwing genomen rapportagegebied vindt zijn grondslag in het feit dat de effecten van het tunnelgedeelte ten noorden van het bestemmingsplangebied, ook optreden in het plangebied van het bestemmingsplan, doordat daar zich een van de tunnelmonden bevindt. Buiten het rapportagegebied zijn geen effecten vanwege de planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan aan te nemen. Het rapportagegebied geeft het meest complete overzicht van de gevolgen van het te realiseren plan. In het rapportagegebied zijn de effecten van de emissies van het wegverkeer op de A2 en de Stadsweg op de luchtkwaliteit bepaald.

Het uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit heeft betrekking op het basisjaar 2000, de autonome ontwikkeling (2011 en 2015) en een gereconstrueerde rijksweg A2 (dichte tunnel) met Stadsweg (2011 en 2015).

De dichte tunnelvariant met stadsweg en een rijsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en parallelbanen van de rijksweg is de variant die Rijkswaterstaat en de gemeente willen uitvoeren. De rijksweg A2 wordt volledig overkapt uitgevoerd, conform de laatste inzichten en besluitvorming. De bijdrage van de Stadsweg wordt ook afzonderlijk inzichtelijk gemaakt in een bijlage, waarin de effecten van de A2 zonder Stadsweg zijn berekend. De rijsnelheid bedraagt hier 50 km/uur.

Als autonome situatie is alleen de rijksweg A2 beschouwd. Deze autonome ontwikkeling wordt voor de prognosejaren vergeleken met een gereconstrueerde rijksweg A2 plus een Stadsweg waarop het verkeer vanuit Leidsche Rijn voor een groot deel wordt afgewikkeld. Dit betekent, dat de autonome situatie gunstiger wordt voorgesteld dan hij in de praktijk zal zijn. Het ontbreken van de Stadsweg in de autonome situatie komt, omdat het niet goed mogelijk is te bepalen hoe het verkeer uit Leidsche Rijn zich zonder Stadsweg zal afwikkelen.

De Stadsweg is een integraal onderdeel van de Ontwikkelingsvisie voor Leidsche Rijn. Bij ontbreken van deze weg zal het verkeer verspreid vastlopen, maar er is geen wegenpatroon voor deze situatie ontworpen die in rekenmodelleringevoerd kan worden. Het voorgaande betekent, dat een berekende verbetering ten opzichte van de autonome situatie, in de werkelijkheid een grotere verbetering van de luchtkwaliteit oplevert, omdat de autonome situatie te gunstig is weergegeven.

Artikel 7 lid 3 sub b van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 maakt het mogelijk gebruik te maken van de zogenaamde salderingsmethodiek. Uit het onderzoek blijkt dat bij realisering van de reconstructie van de rijksweg A2 en de aanleg van de stadsweg sprake per saldo is van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Op basis van onderzoek van de luchtkwaliteit langs de rijksweg A2, nabij de aansluiting Hooggelegen, kan over stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en de overige Blk-stoffen het onderstaande worden geconcludeerd. De conclusies hebben betrekking op de emissies, berekende concentraties, overschrijdingsvlakken en de ACN-adressen.

- Emissies (autonome ontwikkeling, voorkeursalternatief 2011-2015)

De NO_x-emissie in het rapportagegebied voor het voorkeursalternatief is ca. 6% hoger dan voor de autonome ontwikkeling (2011). De NO_x-emissie voor de rijsnelheidsvariant (2011) is ca. 8% hoger dan de emissie voor de autonome ontwikkeling. Voor 2015 zijn deze percentage respectievelijk ca. 4% en ca. 7%.

De PM₁₀-emissie voor het voorkeursalternatief (2011) is ca. 6 % hoger dan de emissie voor de autonome ontwikkeling (2011). Het verschil tussen de rijsnelheidsvariant (2011) en de autonome ontwikkeling (2011) is ca. 13%. Deze percentages voor 2015 zijn ca. 4% en ca. 14%.

De toename is een belangrijke mate het gevolg van de hogere verkeersprestatie.

- NO₂-concentraties (2011-2015)

De grenswaarde voor jaargemiddelde NO₂-concentraties wordt zowel voor het voorkeursalternatief (2011 en 2015) als de autonome ontwikkeling (2011 en 2015) in het plan-, salderings- en rapportagegebied overschreden. Voor 2011 en voor 2015 is het overschrijdingsoppervlak binnen het plangebied voor het voorkeursalternatief (en de rijsnelheidsvariant) groter dan voor de autonome ontwikkeling. In het salderings- en rapportagegebied is het overschrijdingsoppervlak voor het voorkeursalternatief (2011 en 2015) kleiner dan voor de autonome ontwikkeling (2011 en 2015).

Een toename (voorkeursalternatief t.o.v. autonome ontwikkeling) van het overschrijdingsoppervlak m.b.t. jaargemiddelde NO₂-concentraties in het plangebied kan meer dan volledig worden gecompenseerd met de afname van overschrijdingsoppervlakken in het salderingsgebied.

De grenswaarde voor uurgemiddelde NO₂-concentraties wordt voor de autonome ontwikkeling (2011 en 2015) niet en voor het voorkeursalternatief (2011 en 2015) in het plan- salderings- en rapportagegebied wel overschreden. Het overschrijdingsoppervlak met een grootte van ca. 1 ha (in het plangebied de helft en in het salderingsgebied de helft) treedt op nabij de tunnelmonden.

- PM₁₀-concentraties (2011-2015)

De overschrijdingsoppervlakken voor PM₁₀ (jaargemiddelde) zijn voor het voorkeursalternatief (2011 en 2015) groter dan voor de autonome ontwikkeling (2011 en 2015). De grenswaarde wordt alleen nabij de tunnelmonden overschreden. Voor 2011 gaat het om een overschrijdingsoppervlak in het rapportagegebied van ca. 0,9 ha en voor 2015 om ca. 0,6 ha. Voor het plangebied en het salderingsgebied gaat het om ongeveer de helft (één tunnelmond).

De grenswaarde voor 24-uurgemiddelde PM₁₀-concentraties wordt zowel voor het voorkeursalternatief (2011 en 2015) als voor de autonome ontwikkeling (2011 en 2015) overschreden. Het overschrijdingsoppervlak voor het voorkeursalternatief (2011 en 2015) is kleiner dan voor de autonome ontwikkeling (2011 en 2015). Dit geldt zowel voor het plan-, salderings- als het rapportagegebied.

- *Verschilanalyse*

De verschilanalyse is gericht op de verschillen tussen het voorkeursalternatief (2011 en 2015) en de autonome ontwikkeling (2011 en 2015) met betrekking tot plaatsen waar concentraties toe- en afnemen, plaatsen waar concentraties boven de grenswaarde stijgen of onder de grenswaarde dalen, de mate van verandering van concentraties, overschrijdingsoppervlakken en overschrijdingsoppervlakken gewogen met verschilconcentraties en het voorkomen van ACN-adressen in overschrijdingsgebieden.

De verschilanalyse levert onderstaande resultaten (zie tabel I.1 t/m I.8), die de peilers vormen voor de hoofdconclusie dat er per saldo sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Tabel I.1 'Verbeteringen' en 'verslechtingen' (jaargemiddelde NO₂-concentraties) in het rapportagegebied (2011).

Rapportagegebied 2011	'Verslechting' t.o.v. grenswaarde	'Verbetering' t.o.v. grenswaarde
NO₂-concentraties (jaargemiddelde)		
Concentratie [µg/m ³]	0 - 66	0 - 29
Oppervlakken [ha]	30	39
Oppervlakken (oppervlak * verschilconcentratie – voorkeur-autonoom) [%]	43	57
ACN-adressen	125 ¹⁾	1

1) Rhijngaerde (117 adressen) gesloopt, Strijlandweg (sportkantine) gesloopt, Huppeldijk 12 en 14 (gesloopt), Rijksweg 4 en 5 (gesloopt) en Rijksweg 6 en 7 (bewoners uitgeplaatst). Reactorweg 1 betreft een bedrijfspand.

Tabel I.2 'Verbeteringen' en 'verslechtingen' (uurgemiddelde NO₂-concentraties) in het rapportagegebied (2011).

Rapportagegebied 2011	'Verslechting' t.o.v. grenswaarde	'Verbetering' t.o.v. grenswaarde
NO₂-concentraties (uurgemiddelde)		
Concentratie [µg/m ³]	32 - 66	-
Oppervlakken [ha]	0,86	0
Oppervlakken (oppervlak * verschilconcentratie – voorkeur-autonoom) [%]	100	0
ACN-adressen	0	0

Tabel I.3 'Verbeteringen' en 'verslechtingen' (jaargemiddelde PM₁₀-concentraties) in het rapportagegebied (2011).

Rapportagegebied 2011	'Verslechting' t.o.v. grenswaarde	'Verbetering' t.o.v. grenswaarde
PM₁₀-concentraties (jaargemiddelde)		
Concentratie [µg/m ³]	14 - 25	-
Oppervlakken [ha]	0,91	0
Oppervlakken (oppervlak * verschilconcentratie – voorkeur-autonoom) [%]	100	0
ACN-adressen	0	0

Tabel I.4 'Verbeteringen' en 'verslechtingen' (24-uurgemiddelde PM₁₀-concentraties) in het rapportagegebied (2011).

Rapportagegebied 2011	'Verslechtering' t.o.v. grenswaarde	'Verbetering' t.o.v. grenswaarde
PM₁₀-concentraties (24-uurgemiddelde)		
Concentratie [µg/m ³]	0 - 25	0 - 8
Oppervlakken [ha]	4,6	15
Oppervlakken (oppervlak * verschilconcentratie – voorkeur-autonoom) [%]	36	64
ACN-adressen	0	0

Tabel I.5 'Verbeteringen' en 'verslechtingen' (jaargemiddelde NO₂-concentraties) in het rapportagegebied (2015).

Rapportagegebied 2015	'Verslechtering' t.o.v. grenswaarde	'Verbetering' t.o.v. grenswaarde
NO₂-concentraties (jaargemiddelde)		
Concentratie [µg/m ³]	0 - 69	0 - 30
Oppervlakken [ha]	22	28
Oppervlakken (oppervlak * verschilconcentratie – voorkeur-autonoom) [%]	44	56
ACN-adressen	120 ¹⁾	0

1) Rijngaerde (117 adressen) gesloopt, Strijlandweg (sportkantine) gesloopt en Rijksweg 4 en 5 (gesloopt).

Tabel I.6 'Verbeteringen' en 'verslechtingen' (uurgemiddelde NO₂-concentraties) in het rapportagegebied (2015).

Rapportagegebied 2015	'Verslechtering' t.o.v. grenswaarde	'Verbetering' t.o.v. grenswaarde
NO₂-concentraties (uurgemiddelde)		
Concentratie [µg/m ³]	40 - 69	-
Oppervlakken [ha]	0,72	0
Oppervlakken (oppervlak * verschilconcentratie – voorkeur-autonoom) [%]	100	0
ACN-adressen	0	0

Tabel I.7 'Verbeteringen' en 'verslechtingen' (jaargemiddelde PM₁₀-concentraties) in het rapportagegebied (2015).

Rapportagegebied 2015	'Verslechtering' t.o.v. grenswaarde	'Verbetering' t.o.v. grenswaarde
PM₁₀-concentraties (jaargemiddelde)		
Concentratie [µg/m ³]	16 - 25	-
Oppervlakken [ha]	0,59	0
Oppervlakken (oppervlak * verschilconcentratie – voorkeur-autonoom) [%]	100	0
ACN-adressen	0	0

Tabel I.8 'Verbeteringen' en 'verslechtingen' (24-uurgemiddelde PM₁₀-concentraties) in het rapportagegebied (2015).

Rapportagegebied 2015	'Verslechting' t.o.v. grenswaarde	'Verbetering' t.o.v. grenswaarde
PM₁₀-concentraties (24-uurgemiddelde)		
Concentratie [µg/m ³]	0 - 25	0 - 7
Oppervlakken [ha]	3,1	7,4
Oppervlakken (oppervlak * verschilconcentratie – voorkeur-autonoom) [%]	50	50
ACN-adressen	0	0

- Concentraties overige Blk-stoffen

Voor de overige Blk-stoffen (koolmonoxide, zwaveldioxide, lood en benzeen), voor zo ver relevant voor wegverkeer, is het verschil tussen de grenswaarde en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie dermate groot dat overschrijding van de grenswaarden in 2011, 2015 en de tussenliggende jaren redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Conclusie voor het bestemmingsplan

Alle positieve en negatieve effecten voor de luchtkwaliteit die als gevolg van het project of daarmee samenhangende maatregelen zullen plaatsvinden zijn in de rapportage onderzocht. Het rijks- en gemeentelijke beleid op het gebied van luchtkwaliteit en de realisering van de tunnel zelf inclusief de vormgeving van de tunnelmonden worden aangemerkt als maatregelen die ter verbetering van de luchtkwaliteit getroffen worden. Deze maatregelen zijn in het rapport gemodelleerd. Daarnaast is in het plangebied sprake van realisering van geluidwerende maatregelen welke een positief effect hebben op de luchtkwaliteit.

In het plangebied wordt een verslechtering van de luchtkwaliteit gevonden ten opzichte van de autonome situatie. In het salderingsgebied wordt een grote verbetering gevonden. De negatieve effecten voor het plangebied mogen alleen worden gesaldeerd voorzover sprake is van dezelfde stof. Het luchtrapport brengt dan ook voor iedere stof afzonderlijk de als gevolg van de activiteit optredende positieve of negatieve effecten voor de luchtkwaliteit in beeld. Bij de uitvoering van het project zullen ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het rapportagegebied

- de jaargemiddelde NO₂-concentraties in grote mate verbeteren;
- de uurgemiddelde NO₂-concentraties lokaal (bij de tunnelmonden) beperkt verslechteren;
- de jaargemiddelde PM₁₀-concentraties lokaal (bij de tunnelmonden) beperkt verslechteren;
- de 24 uurgemiddelde PM₁₀-concentraties in grote mate verbeteren.

Door de beperkte verslechtering van de uurgemiddelde NO₂ -concentratie te salderen met een verbetering van de jaargemiddelde NO₂-concentratie en de beperkte verslechtering van de jaargemiddelde PM₁₀-concentraties te salderen met de 24 uurgemiddelde PM₁₀-concentratie is per saldo sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit bij realisering van het project.

Hiermee wordt voldaan aan het bepaalde in het Besluit Luchtkwaliteit 2005, artikel 7 lid 3 aanhef en onder b, waarmee er uit oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen bestaan voor de uitvoering van het plan.

5.3 EXTERNE VEILIGHEID

Het milieuaspect externe veiligheid is een belangrijk aandachtspunt aangezien de rijksweg A2 een belangrijke route is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Rijksbeleid (4^{de} Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) streeft er naar dat LPG-tankstations uit de steden verdwijnen. Gevolg hiervan is tweeledig: enerzijds neemt het aantal LPG-tankstations af, anderzijds kan het aantal verkeersbewegingen met LPG efficiënter worden ingericht. Tussen de aansluitingen Hooggelegen en Lage Weide worden de parallelbanen als Categorie I-tunnels aangelegd. Dit betekent dat een aantal gevaarlijke stoffen waaronder LPG niet over deze parallelbanen mag worden vervoerd.

Een belangrijk criterium bij het berekenen van de externe veiligheid is het plaatsgebonden risico (individueel) en groepsrisico.

Wettelijk kader Externe veiligheid

Bij Externe Veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen. Het Externe Veiligheidsbeleid voor transportactiviteiten is vastgelegd in "Handreiking Externe Veiligheid Vervoer" (maart 1998).

Aan de hoogte van de risico's zijn grenzen gesteld. Er wordt gewerkt met twee normen: het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico.

De normhoogte voor Plaatsgebonden Risico bedraagt 10^{-6} /jaar voor kwetsbare bebouwing.

Voor het Groepsrisico is een zogenaamde oriënterende waarde vastgesteld. Voor transport bedraagt deze waarde 10^{-4} /jaar bij 10 doden, 10^{-6} /jaar bij 100 doden enz. Het is een oriënterende waarde omdat onder voorwaarden van deze waarde mag worden afgeweken.

Recent is het "Ontwerp Besluit Milieukwaliteitseisen Externe Veiligheid" gepubliceerd. Van gemeenten wordt verwacht dat zij bij hun besluitvorming reeds anticiperen op de inhoud van dit besluit. Wat betreft externe Veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen staan er geen belangrijke wijzigingen in ten opzichte van de "Handreiking Externe Veiligheid Vervoer Gevaarlijke Stoffen", behalve een gewijzigde indeling van kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten.

Met deze nieuwe indeling zal gewerkt worden bij de beoordeling van externe Veiligheid.

Bestaande onderzoeken

De bouwplannen rond de rijksweg A2, die de oorzaak voor het verleggen van de rijksweg A2 zijn, passen binnen het veiligheidsbeleid. Daartoe is er een risicoanalyse (Risicoanalyse Leidsche Rijn, 18 februari 2002, Bouwdienst Rijkswaterstaat) uitgevoerd, die inzicht geeft in de hoogte van de externe veiligheid van de bebouwingswensen zoals die er waren rond 2001 en in de hoogte van de zogenaamde "Interne Veiligheid" binnen het overkapte gedeelte van de rijksweg A2.

Deze genoemde Risicoanalyse omvat de externe veiligheid van bebouwingsdichtheden rond het integratiedeel op basis van wat toen door Projectbureau Leidsche Rijn als gewenst is aangegeven.

Deze Risicoanalyse liet zien dat bij geen van de onderzochte rijksweg A2-inrichtingsvarianten de grenswaarde voor het Plaatsgebonden Risico (10^{-6} /jaar) bereikt wordt. Dit betekent dat bij verlegging van de rijksweg A2 de normering voor Plaatsgebonden risico niet overschreden zal worden.

Groepsrisico vormde bij zeer hoge dichtheden, gebouwd op zeer korte afstand van de rijksweg A2 wel een probleem.

Daarom is het interne risico vergeleken met de norm voor externe veiligheid. Het interne risico blijft onder de norm.

Het bestemmingsplangebied wordt omgeven door m.n. groen, weilanden en een beperkte bebouwing. Door de verlegging van de rijksweg A2 zal geen bestaande of geprojecteerde bebouwingvlakken binnen de 10^{-6} /jaar Plaatsgebonden Risicocontour komen te liggen.

Het trajectdeel van de verlegging bevat geen hoge bebouwingsdichtheden. Hierdoor wordt de oriënterende waarde van het Groepsrisico niet overschreden.

Uit een door adviesbureau AVIV in opdracht van de gemeente opgesteld rekenmodel voor externe veiligheid blijkt, dat het mogelijk is om enkele lagen (kantoor)bebouwing op de dekken te realiseren in combinatie met de in de toekomst geplande woon- en werkbestemmingen naast de overkapping zonder dat de richtlijnen voor het groepsrisico worden overschreden.

Het aspect interne veiligheid zal verder worden beoordeeld bij de aanvraag om bouwvergunning.

5.4 GELUID

5.4.1 Wegverkeerslawaaï

De noodzakelijke geluidsprocedures worden ter voorbereiding van de reconstructie van de rijksweg A2 doorlopen. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen langs beide zijden van het traject is binnen de wettelijke geluidzone van 600 meter aan weerszijden van de rijksweg A2 geluidsonderzoek verricht. Voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe woonbebouwing.

Voor de bestaande bebouwing is het geluidsonderzoek opgebouwd in twee fasen. De eerste fase is de geluidssanering (Saneringsonderzoek Rijksweg 2, Dienst Stadsontwikkeling, juni 2004). In deze fase wordt onderzocht of de geluidsgevoelige bestemmingen in aanmerking komen voor geluidssanering ofwel het verbeteren van de bestaande geluidssituatie. In de tweede fase worden de gevolgen van de reconstructie van de rijksweg A2 nagegaan (Reconstructieonderzoek Rijksweg 2, Dienst Stadsontwikkeling, augustus 2004). Deze fase wordt het reconstructieonderzoek genoemd.

Boven op de kap van de westelijke parallelbaan wordt de Stadsweg aangelegd (Akoestisch onderzoek Stadsweg Leidsche Rijn, Dienst Stadsontwikkeling, augustus 2004). Ten zuiden van de overkapping zal de Stadsweg ten westen van de parallelbanen worden aangelegd. De Wet geluidhinder kent voor deze situatie geen cumulatief effect. De berekeningen worden per bron bepaald.

Voor het geluid worden separate procedures gevolgd in het kader van de Wet geluidhinder. Het geluidsonderzoek heeft tot het volgende resultaat geleid.

Saneringsprocedure (bestaande situatie).

In eerste instantie is nagegaan welke woningen in aanmerking komen voor geluidssanering. Daarbij wordt voor de woningen de bestaande situatie van 1986 beschouwd. In het saneringsonderzoek wordt bezien welke woningen in 1986 een geluidbelasting ondervonden van meer dan 55 dB(A). Indien de waarde hoger is dan 55 dB(A) dan zijn deze woningen saneringsplichtig en wordt onderzocht of ze in aanmerking kunnen komen voor een geluidsscherm. Een dergelijk geluidsscherm is bedoeld om te voldoen in de bestaande situatie aan de Wet geluidhinder. Dit wordt op basis van de wettelijke criteria van VROM beoordeeld. Woningen die in 1986 niet boven een geluidsbelasting uitkomen van 55 dB(A) zijn niet saneringsplichtig. De bevindingen zijn vastgelegd in genoemde rapportage.

Uit de saneringsprocedure is naar voren gekomen dat een aantal woningen gesaneerd dient te worden. Dit betekent dat een aantal woningen, teruggerekend naar het peiljaar 1986, een gevelwaarde hebben die hoger is dan 55 dB(A). Dit heeft betrekking op verspreid liggende woningen rondom de rijksweg A2 en woningen in Oog en Al. Bij de verbreding van de rijksweg A2 zullen er ten aanzien van deze woningen geluidsmaatregelen moeten worden getroffen om de sanering op te lossen (door middel van afscherming, door gevelisolatie, door amovatie of een combinatie van maatregelen) om te voldoen aan het gestelde in de Wet geluidhinder. De saneringswaarde wordt vastgesteld door het ministerie van VROM. De gemeente Utrecht zal hiervoor een saneringsprogramma indienen bij het ministerie van VROM.

Reconstructieprocedure (toekomstige situatie).

De gemeente Utrecht is voornemens om woningbouw te (laten) realiseren op korte afstand van de rijksweg A2. Dit heeft betrekking op het integratiegebied. Voor deze woningbouw is in het kader van het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999 reeds ontheffing aangevraagd bij Gedeputeerde Staten van Utrecht. Op grond hiervan zal voor een gelimiteerd aantal woningen (binnen de plansystematiek van het bestemmingsplan en de bijbehorende beschikking Hogere grenswaarde) de bouw plaats kunnen vinden tot maximaal 55 dB(A). Deze nieuwe woningen zijn op een kortere of vergelijkbare afstand van de rijksweg A2 gesitueerd dan de bestaande woningen. De normen voor nieuwbouw woningen zijn strenger dan voor bestaande woningen. Daarbij komt dat door de wijze van uitvoering van de rijksweg A2 (grotendeels ondergronds) de geluidseffecten sterk zullen afnemen. Zoals hiervoor gemeld zijn de normen voor de nieuwe woningen strenger en de nieuwe woningen worden dicht bij de rijksweg A2 geprojecteerd, wordt automatisch voldaan aan de saneringssituatie. De hiervoor bedoelde nieuwe woningen zijn buiten het plangebied van dit bestemmingsplan geprojecteerd.

Voor het deel van de rijksweg A2 dat niet in de tunnel ligt wordt op de nieuwe rijksweg dubbellaags zeer open asfaltbeton toegepast (ZOAB). Ter plaatse van de Leidsche Rijn zullen geluidsschermen van circa 6,5 m hoogte worden gerealiseerd voor de bestaande woningen aan de Rijkstraatweg.

Uit het akoestisch onderzoek is naar voren gekomen dat voor de woningen aan de Rijksstraatweg geen sprake is van een reconstructie effect in de zin van de Wet geluidhinder.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er voor de saneringswoningen geen sprake is van een reconstructie effect in de zin van de Wet geluidhinder, de geluidsbelastingen nemen af.

Voor de geluidsinvloed op de bestaande woningen ten gevolge van de nieuwe Stadsweg en andere interne wegen van Leidsche Rijn is eveneens akoestisch onderzoek verricht. In dat kader is in aanvulling op het toepassen van een geluidsreducerend wegdek ontheffing van de provincie Utrecht verkregen (3 februari 2005).

In dit bestemmingsplan zelf wordt niet voorzien in woningbouwplannen rond de rijksweg A2, hiervoor zullen separaat een of meerdere zelfstandige plannen worden opgesteld. Voor deze separate plannen zullen ook de benodigde geluidsafschermende voorzieningen worden bepaald die opgericht kunnen en mogen worden op de in dit bestemmingsplan daarvoor aangewezen gronden.

5.4.2 Industrielawaai

Het plangebied ligt ten dele binnen de geluidszone van het gezoneerde industrieterrein Hooggelegen. Bij dit bestemmingsplan wordt een gewijzigde geluidszone vastgelegd conform artikel 61 van de Wet geluidhinder. Hiertoe is een akoestisch onderzoek opgesteld (Actualisatie zonebeheer industrieterrein Hooggelegen, DHV februari 2004) en een aanvulling daarop (Annex bij actualisatie zonebeheermodel, Dienst Stadsontwikkeling, september 2004).

5.5 LANDSCHAP EN ECOLOGIE

Het te beschouwen gebied is een gebied waarbinnen in beginsel effecten kunnen worden verwacht voor flora en fauna. In de CAU MER is hieraan de nodige aandacht besteed. Met het Tracébesluit en bij het vaststellen van het Masterplan Leidsche Rijn en daarop volgende besluitvorming is daarmee tevens een afweging gemaakt ten aanzien van de aantasting van landschap en ecologie.

Ten aanzien van het openbaar groen in de stad Utrecht zijn een aantal beleidsdocumenten van belang.

Kadernota stadsnatuur

De Kadernota Stadsnatuur (1998) geeft als centrale doelstelling het verhogen van de kwaliteit van het stedelijk groen ten behoeve van de leefbaarheid van de stad. De nota beschrijft de waardevolle groengebieden in de stad, en de onderlinge verbindingen daartussen.

In de Kadernota Stadsnatuur is het kader gegeven waaronder de volgende nota's naast elkaar hun plek krijgen: Groenstructuurplan, Stadsnatuur voor Utrecht en de nota Recreatief Perspectief.

Stadsnatuur voor Utrecht

Behalve de belevingswaarde (recreatief, esthetisch) van het openbaar groen is de laatste jaren ook de ecologische betekenis en het belang ervan voor de kwaliteit van de stad steeds belangrijker geworden. In de nota Stadsnatuur (1998) voor Utrecht is een ecologische infrastructuur (EIS) voor de stad ontworpen. De EIS is samengesteld uit de belangrijkste groengebieden, het waternetwerk (kanalen, rivieren, singels, waterplassen e.a.) en het droge netwerk gevormd door de groenstroken langs wegen en spoorwegen.

In het plangebied bepalen bosjes, bomensingels, bomenrijen, graslanden, volkstuinten en sportvelden het ecologisch beeld. In het plangebied komen de volgende beschermde soorten voor:

- vleermuizen: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis (jachtgebied);
- amfibieën: bruine kikker, gewone pad, groene kikker;
- vogels: grote bonte specht, bonte vliegenvanger, vuurgoudzwaantje, huiszwaluw (geen broedgebieden)

Het gebied bestaat voornamelijk uit sportvelden en agrarische gronden. Hierdoor heeft het gebied landschappelijk gezien weinig waarde. De meeste soorten die in het gebied voorkomen zijn niet zeldzaam, maar een aantal wordt wel beschermd. Vanwege deze beschermde soorten heeft het gebied toch enige ecologische waarde.

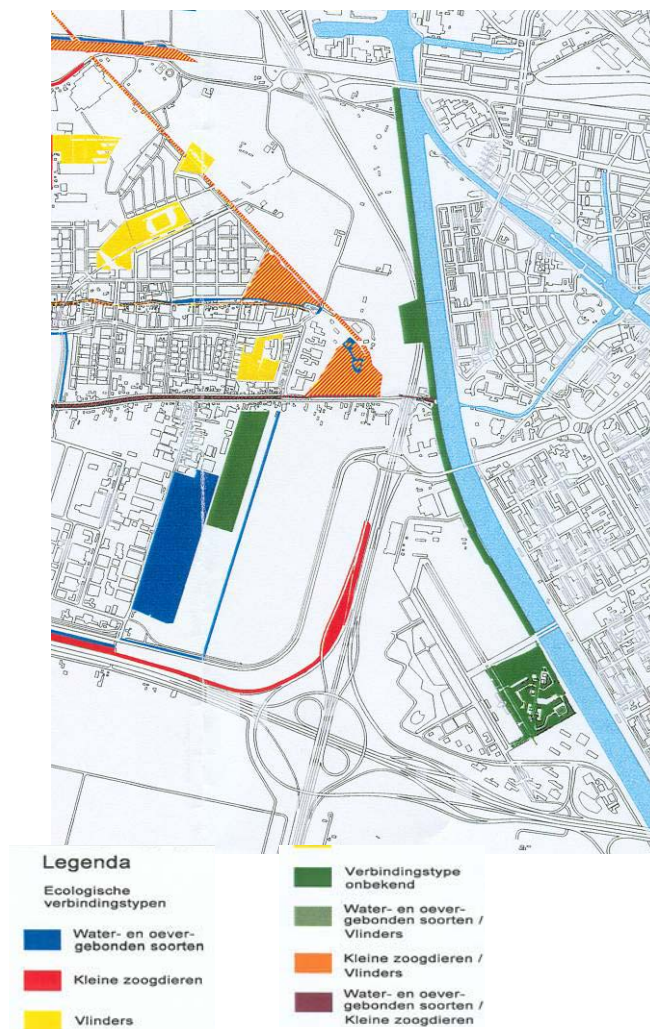
Park Voorn heeft een ecologisch en cultuurhistorisch belangrijke waarde. In het gebied zijn aanwezig:

- flora en vegetatie: geen beschermde soorten maar wel vele bijzondere en zeldzame soorten;
- vleermuizen: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, Park Voorn onderscheidt zich van de andere gebieden door de aanwezigheid van slaapplekken voor de vleermuizen in oude bomen;
- amfibieën: bruine kikker, groene kikker, kleine watersalamander;
- vogels: blauwe reiger (broedgebied), roeken (broedgebied), bosuil (broedgebied), buizerd (broedgebied), boomklever, grote bonte specht.

Effecten

De rijksweg A2 wordt in westelijke richting verschoven. De sportvelden, weilanden en sloten verdwijnen. De eerste twee elementen hebben een beperkte waarde voor flora en fauna. De sloten daarentegen zijn het leefgebied van beschermde amfibieën. Omdat deze amfibieën in Nederland echter vrij algemeen voorkomen is het effect verwaarloosbaar. In de naastgelegen gebieden van de toekomstige A2 bevinden zich nog veel sloten, zowel bij de weilanden als in het verder gelegen woongebied. Het leefgebied van de amfibieën wordt daardoor met de aanleg van de A2 niet wezenlijk aangetast.

Bij uitvoering van de werkzaamheden zullen maatregelen worden getroffen voor vluchtwegen naar blijvende of toekomstige sloten en wateren.



figuur 6: eco en natuurzones (bron rapport Actualisatie Ecologische Infrastructuur Leidsche Rijn, september 2003)

Van Park Voorn verdwijnt door de A2 en reconstructie van het knooppunt hooggelegen enkele ha. bos en waterlopen. Dit ecologisch kerngebied verkleint daardoor, wat een negatief effect heeft op de aanwezige (beschermde) flora en fauna.

De verkleining van het park is echter niet zo groot dat de ecologische functie van dit groengebied essentieel wordt aangetast. Park Voorn blijft bij de verlegging van de A2 zo groot dat ze haar natuurfunctie kan blijven behouden. Als compenserende maatregelen voor de afname van de grootte van het park wordt geïnvesteerd in ruimte en inrichting van ecologische verbinding zones vanuit het park naar omliggende groengebieden.

Er wordt een groene verbinding langs de Leidsche Rijn naar de groenzone langs het Amsterdam Rijn Kanaal gemaakt. Daarnaast zijn/zullen bij uitwerking van het gebied ten westen van het plangebied nog twee ecologische verbindingen worden gemaakt: verbinding via de Rijnkennemerlaan naar de Haarrijnseplas en omgeving (belangrijk als fourageerroute voor vleermuizen) en een zuidelijke groenverbinding via de Strijkviertelpas naar het groengebied ten zuiden van rijksweg A12. (m.n. voor vogels). Verlies van bomen zal worden gecompenseerd in het Leidsche Rijn Park.

In juli 2004 is nog nader onderzoek verricht (Veldonderzoek(en) beschermde flora en fauna ten behoeve van de reconstructie rijksweg A2, Leidsche Rijn, Bureau Waardenburg, juli 2004). Hierin is het bovenstaande bevestigd.

Voor het uitvoeren van de werkzaamheden is een ontheffing op grond van de Flora en Faunawet verkregen van het ministerie van LNV. Hierdoor zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan.

5.6 WATERHUISHOUDING EN BODEMKWALITEIT

Het tracé dat nu aan de orde is maakt geen deel uit van een aardkundig waardevol gebied. In de nieuwe situatie is sprake van een andere waterhuishouding dan bij de huidige ligging van rijksweg A2.

Het wegwater dat op het deel van de rijksweg terecht komt **ten noorden van de overgang met de Leidsche Rijn** en dus ook in open delen van de tunnel, wordt via rioleringen afgevoerd naar het Amsterdam Rijnkanaal. Hiervoor is een separaat plan opgesteld wat is afgestemd met het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR) en Dienstkring Amsterdam Rijnkanaal van de Rijkswaterstaat. Door deze wijze van afwateren wordt er geen extra belasting gelegd op de polder ten westen en ten oosten van de rijksweg A2.

Deze wijze van afvoeren (watertoets) is ter toetsing voorgelegd aan HDSR. Het waterschap kan instemmen met het uitgewerkte plan. De vergunning voor dit deel moet verleend worden door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Rijkswaterstaat directie Utrecht (samen met de Bouwdienst) is verantwoordelijk voor de aanvraag.

Op het tracédeel **tussen de Leidsche Rijn en de aansluiting Hooggelegen** worden twee principes van afwatering van hemelwater toegepast. Een deel van het tracé zal afwateren op berm sloten. Het andere deel zal via berm sloten respectievelijk een rioleringssysteem afvoeren naar opvangbassins. De opvangbassins zullen buiten de grens van het plangebied worden gerealiseerd in deelgebied Strijkviertel van de Vinex-locatie Leidsche Rijn. De omvang van de bassins wordt gedimensioneerd op de landelijke afvoernorm en in een waterhuishoudingsplan uitgewerkt. Rijkswaterstaat werkt het waterhuishoudingsplan samen met de gemeente Utrecht uit en betreft het HDSR hierbij. Belangrijke voorwaarde in het waterhuishoudingsplan is dat het afwaterende hemelwater van de rijksweg gescheiden blijft van het watersysteem van Leidsche Rijn. Een en ander zal ingericht worden conform de CIW-rapportage afstromend wegwater en de provinciale richtlijnen voor weg- en waterbeheer.

Op het tracédeel **tussen het Taatse viaduct en Oudenrijn** wordt het wegwater in zuidelijke richting afgevoerd. Het water uit de berm sloot en de riolering wordt geloosd via de wegsloot naar de polder ten zuiden van Oudenrijn.

In de huidige situatie (dus de nu bestaande situatie) is de wegsloot met de aangrenzende polder verbonden. Nu vindt de lozing plaats naar de polder ten zuiden van het knooppunt Oudenrijn. In de huidige plannen is te zien dat op dit tracédeel niet veel feitelijke verandering plaatsvindt aan de rijksweg. Er zal een kleine toename van wegverharding zijn. Deze toename aan wegverharding moet gecompenseerd worden in het wateroppervlak.

Dit is een eis van het HDSR. Zodra het definitieve ontwerp gereed is zal een vergunning worden aangevraagd. HDSR zal uiteindelijk een goedkeurende vergunning moeten afgeven. Rijkswaterstaat is hiervoor verantwoordelijk.

In het plangebied ligt een waterkering. Deze zal bij de reconstructie van rijksweg A2 worden verplaatst.

Deze waterparagraaf is in overleg met het Hoogheemraadschap tot stand gekomen en is de uitkomst van een overleg met hen op 20 augustus 2004 en 17 maart 2005.

Bodem

De bodemkwaliteit van Leidsche Rijn is vastgesteld in een bodemkwaliteitskaart die jaarlijks wordt aangepast met nieuwe onderzoeksresultaten. De kwaliteit van deelgebieden grenzend aan de huidige A2 varieert van schoon tot licht verontreinigd. Uit recent onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat vlak naast de snelweg in de bovengrond sterk verhoogde concentraties van zware metalen voorkomen als gevolg van het verkeer. De strook tot 10 meter naast de weg wordt daarom als verdacht terrein beschouwd. Met Rijkswaterstaat worden afspraken gemaakt hoe hiermee om te gaan.

Ter plaatse van het nieuwe tracé van de rijksweg A2 is historisch onderzoek (archief en luchtfoto's) uitgevoerd naar bodembedreigende activiteiten. Tevens is een inventarisatie uitgevoerd naar beschikbare bodemonderzoeken op betrokken percelen. De meeste percelen zijn onderzocht. Percelen waarvoor nog geen informatie beschikbaar is worden voortsnog bodemkundig onderzocht. Voortsnog zijn er geen omvangrijke verontreinigingen binnen het plangebied geconstateerd en op basis van het historisch onderzoek wordt dat ook niet meer verwacht.

5.7 MONUMENTEN EN ARCHEOLOGISCH WAARDEVOLLE GEBIEDEN

5.7.1 Archeologie

De rijksweg A2 doorsnijdt de gehele stroomrug van de Oude Rijn en de daar ten noorden en ten zuiden van gelegen veengebieden. Deze stroomrug blijkt al vanaf de prehistorie te zijn bewoond en bevat zeer veel archeologische vindplaatsen. In opdracht van Rijkswaterstaat, directie Utrecht, is door RAAP Archeologisch Adviesbureau, een Aanvullende Archeologische Inventarisatie uitgevoerd. Het deel ten zuiden van de spoorlijn (km 59.7 tot 62.5) leverde bij de Aanvullende Archeologische Inventarisatie vier mogelijke vindplaatsen op. De drie vindplaatsen ten noorden van de Leidsche Rijn zijn in 2001 door middel van proefsleuven verder onderzocht. De meest noordelijk gelegen nederzetting is bij dit vervolgonderzoek direct opgegraven. Bij het vervolgonderzoek aan de westzijde van de Hogeweide is een goed geconserveerde nederzetting uit de middeleeuwen aangetroffen. Deze zal in 2004 worden opgegraven. Direct ten westen van rijksweg A2 ter hoogte van Park Voorn is een nederzetting uit de vroege middeleeuwen gevonden. Deze zal in 2004 worden opgegraven. Ten zuiden van de Leidsche Rijn is bij het RAAP onderzoek het mogelijke tracé van de Romeinse weg gevonden. Vanwege de aanwezigheid van een bos op het perceel kon nog geen vervolgonderzoek plaatsvinden. Eind 2004 zijn de bomen worden gerooid en heeft archeologisch vervolgonderzoek plaatsgevonden. Alle door RAAP aangetroffen nederzettingen bleken niet beschermingswaardig te zijn en zijn daarom worden opgegraven.

5.7.2 Cultuurhistorie

De rijksweg A2 doorsnijdt twee verschillende landschapstypen met ieder een eigen ontwikkeling. Centraal in Leidsche Rijn ligt de stroomrug van de Oude Rijn met ten noorden en zuiden uitgestrekte veengebieden. Op de stroomrug ligt een aantal zeer belangrijke cultuurhistorische lijnen. De stroomrug is opgebouwd door de rivier de *Rijn* waaraan direct ten noorden van Park Voorn nog een smalle waterloop herinnert. De *Hogeweide* is één van de oudste wegen van Leidsche Rijn. Direct ten westen van deze weg ligt een langgerekt archeologisch bewoningslint dat dateert uit de elfde tot en met de zeventiende eeuw. Volgens de Cultuurhistorische Effectrapportage is de Hogeweide een historisch lint waarvan het tracé gehandhaafd dient te worden. De bocht ten oosten van Den Hoef kon echter niet worden ingepast en zal onder het talud van de rijksweg A2 verdwijnen.

Op de zuidrand van de stroomrug ligt de *Leidsche Rijn*, een van oorsprong gegraven ontginningsbasis voor de ontwatering van het daar ten zuiden van gelegen veengebied. In de zeventiende eeuw is dit water verbreed en vormde het de belangrijkste verbinding van Utrecht met het westen van Nederland. De Leidsche Rijn is, met name ter hoogte van Park Voorn, met de daarlangs gelegen bebouwing, een zeer waardevol cultuurhistorisch lint waarvan het profiel en tracé volgens de Cultuurhistorische Effectrapportage behouden dienen te blijven.

5.7.3 Wettelijk beschermde monumenten

Binnen en direct buiten de grens van het bestemmingsplan, aangrenzend aan het plangebied, liggen drie gemeentelijke monumenten. Dit zijn *Rijksstraatweg 5*, *Rijksstraatweg 6* en *Rijksstraatweg 7*. Voor elke verandering aan deze monumenten dient krachtens de Monumentenverordening 1998 een monumentenvergunning te worden aangevraagd. De woning Rijksstraatweg 5 zal worden geamoveerd.

Park Voorn is een in aanleg 19e eeuwse landschapspark met een landhuis aan de Leidsche Rijn dat dateert uit 1873. Het park is aangelegd ter plaatse van het 17e eeuwse landgoed Huis te Voorn dat is ontstaan uit een middeleeuws kasteel. De restanten hiervan bevinden zich op het zogeheten kasteleiland in de noordelijke punt van het park. De historische waarde van dit complex is vooral gelegen in de compleetheid van de geschiedenis van de middeleeuwse ridderhofstad aan de Oude Rijn tot en met de bouw van het 19e eeuwse landhuis en de aanleg van het daarbij behorende landschapspark. Hierbij zijn de restanten van het middeleeuwse kasteel nog in hun oorspronkelijke context - langs de Oude Rijn - aanwezig.

Ook de oriëntatieverandering in de 17e eeuw van Oude Rijn naar Leidsche Rijn is goed zichtbaar in de nog aanwezige oprijlaan. Deze oriëntatieverandering is in de 19e eeuw voltooid door de sloop van het middeleeuwse huis en de bouw van het huidige Huis Voorn aan de Leidsche Rijn. Daarnaast is de aanleg van het landschapspark overwegend goed bewaard gebleven en het park bevat nog vele monumentale boomgroepen.

Voor Park Voorn is in 2004 gedeeltelijk aangewezen als rijksmonument. De aanwijzing betreft niet de voor de A2 en de Stadsweg benodigde gronden.

5.8 Kabels en leidingen

In het plangebied ligt de hoofdtransportleiding WTM Rijn Kennemerland. Deze is in de voorschriften voorzien van een beschermingszone.

6 ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID, HANDHAVING

6.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project Integratie A2 is opgenomen in de realisatietabel van het Meerjaren Investeringsprogramma Transport (MIT). De financiële haalbaarheid van de in het uitwerkingsplan en het bestemmingsplan beschouwde onderdelen wordt gewaarborgd door de overeenkomst die gesloten is tussen de gemeente Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht, de provincie Utrecht, het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (Overeenkomst betreffende de integratie van de rijksweg A2 in de VINEX-locatie Leidsche Rijn, d.d. 03 juli 2002). Het bedrag van € 515 miljoen (incl. BTW, prijspeil 01 juli 2001) is gealloceerd voor de verbreding van de rijksweg tussen de aansluiting NRU en knooppunt Oudenrijn.

De hier gekozen oplossing valt binnen dit taakstellende budget.

Voor de Stadsweg geldt dat deze wordt gefinancierd uit de grondexploitatie van Leidsche Rijn. De budgetten van beide projecten zijn inclusief de benodigde verwervingskosten en overige kosten.

Hiermee is de financiële uitvoering van het project verzekerd.

6.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft met ingang van 22 april 2004 gedurende vier weken ter inzage gelegen. Op 10 mei heeft een inloop informatie avond plaatsgevonden. Tevens is het plan voor advies in het kader van het artikel 10 overleg gestuurd naar verschillende overlegpartners en heeft de PPC een advies uitgebracht. De resultaten van de inspraak zijn hierachter in een inspraaknota (bijlage 2) weergegeven. De inspraak heeft geleid tot een aantal aanpassingen van het plan. Daarnaast is een aantal ambtelijke aanpassingen doorgevoerd.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vervolgens in december 2004 terinzage gelegen. Er zijn 7 zienswijzen ingediend. Voor de inhoud en beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar het vaststellingsrapport. De zienswijzen hebben tot aanpassing van het plan geleid. Daarnaast is bij de vaststelling een aantal ambtelijke wijzigingen aangebracht. Het bestemmingsplan is op 7 december 2006 door de gemeenteraad vastgesteld.

6.3 HANDHAVING

Uitgangspunt bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen is, dat de opgenomen regels duidelijk, begrijpelijk en handhaafbaar moeten zijn.

Met het vastleggen van regels in het bestemmingsplan heeft de gemeente zichzelf de plicht opgelegd de naleving van de bestemmingsplanregels te controleren en, waar nodig, te handhaven. Naleving van de regels moet zowel door burgers, bedrijven en instellingen als door de gemeente gebeuren. De gemeente is belast met het toezicht op de naleving.

Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht op naleving van regels en opsporing van overtredingen) en, waar nodig, toepassen van bestuursrechtelijke sancties (of dreigen daarmee) bereiken dat de regelgeving wordt nageleefd. De handhaving van de verschillende van toepassing zijnde regelingen binnen de gemeente Utrecht wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo handhaaft de afdeling Bouwbeheer (Dienst Stadsontwikkeling) namens het college onder andere bestemmingsplannen. Dit betekent dat die afdeling de voorschriften voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsbepalingen handhaaft. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om bouwvergunning. Het kan echter ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw, op grond van een constatering door de gemeente dat een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebouwd of gebruikt. Daarnaast kan handhaving plaatsvinden op verzoek van particulieren.

De Dienst Stadswerken handhaaft namens het college het gebruik van gemeentelijke gronden. Als er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden.

Daarnaast ziet de afdeling Milieu en Duurzaamheid toe op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Als er op grond van het bestemmingsplan bedrijfsactiviteiten plaats mogen vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden door het Bureau Vergunning en Handhaving (Afdeling Milieu en Duurzaamheid, Dienst Stadsontwikkeling).

Sinds 13 september 2004 is overtreding van een bestemmingsplan een economisch delict in de zin van de Wet op de economische delicten.

Dit betekent dat bij overtreding van een bestemmingsplan gebruik kan worden gemaakt van de opsporingsbevoegdheden van de politie. Bij het opleggen van een strafmaatregel op grond van de Wet op de economische delicten kan rekening worden gehouden met het economisch voordeel dat de overtreder heeft behaald en met herstel mogelijkheden van de schadelijke gevolgen van de overtreding. De boete op grond van Wet op de economische delicten kan maximaal € 45.000 bedragen en ook kan de verplichting worden opgelegd om op eigen kosten de gevolgen van de overtreding ongedaan te maken.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college twee instrumenten tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom.

Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk of gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is ook mogelijk om, als er zonder bouwvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan, waarbij de door de gemeente gemaakte kosten op de overtreder worden verhaald.

Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat illegaal gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men die termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal dus altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegale activiteit.

De gemeente zal het bestemmingsplan handhaven en, afhankelijk van de ernst van de overtreding, gebruik maken van één van de hier beschreven instrumenten.



Aan:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
t.a.v. de heer H. van Dijkhuizen
DSO / Bureau Geluid
Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Pythagoraslaan 101
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Tel. 030-2589111
Fax 030-2583140
<http://www.provincie-utrecht.nl>

VERZONDEN 04 FEB 2005

Datum 3 februari 2005
Nummer 2005WEM000194i
Uw brief van 23 november 2004
Uw nummer DSO 04.121545
Bijlage 1

Sector Stad en Milieu
Referentie A.A.M. (Rien) Bakker
Doorkiesnummer 030 - 2583569
Faxnummer 030 - 2582424
E-mailadres rien.bakker@provincie-utrecht.nl
Onderwerp Wet geluidhinder, hogere grenswaarden
t.b.v. de aanleg van de Stadsweg

Beschikking op het verzoek van burgemeester en wethouders van Utrecht, ingekomen op 25 november 2004 om vaststelling van hogere grenswaarden dan de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder voor vijf bestaande woningen t.g.v. de aanleg van de Stadsweg, gemeente Utrecht.

Overwegingen ten aanzien van het verzoek:

De woningen Rijksweg 9, Strijlandweg 1 en 1a en Rijksweg 8 en 8a te Utrecht liggen binnen de zone van de aan te leggen Stadsweg. De geluidsbelasting vanwege deze Stadsweg zal de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder overschrijden.

In het belang van het voorkomen en bestrijden van geluidhinder is het noodzakelijk vast te leggen welke geluidsbelasting binnen deze zone ten hoogste toelaatbaar is.

Uit het verzoek blijkt dat het toepassen van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn en overwegend bezwaren zal ontmoeten van stedenbouwkundig, landschappelijke en verkeerskundige aard.

De Stadsweg zal een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie vervullen.

Opmerkingen

Naar aanleiding van het ontheffingsverzoek zijn bij burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht geen zienswijzen ingediend.

Beslissing

Wij hebben besloten om, gelet op het bepaalde in hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder en op het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, de volgende hoogst toelaatbare waarden vast te stellen:

waarneempunt	bron	geluidsbelasting	waarneemhoogte
4	Rijksweg A2	51 dB(A)	5 meter
8		54 dB(A)	1,5 en 5 meter
19		52 dB(A)	5 meter

Voor situering wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek: "Stadsweg – Leidsche Rijn".



van : DSO / Bureau geluid
kenmerk : VL04-39
d.d. : 9 augustus 2005
(Zie bijlage 1, situatietekening bij deze beschikking).

Afschriften van dit besluit worden gezonden aan:

1. Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, t.a.v. dhr. H. van Dijkhuizen, Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

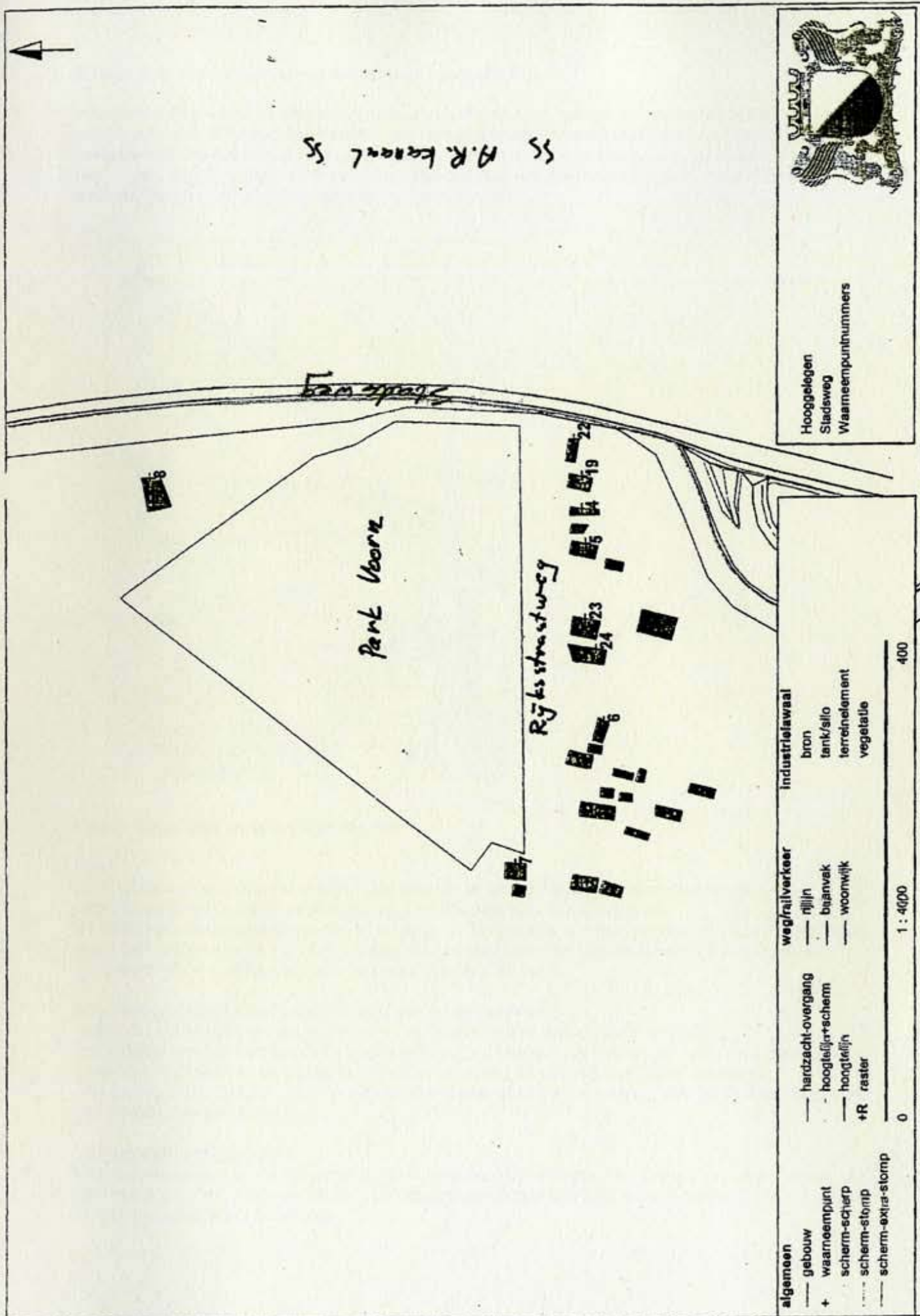
Hoogachtend,
gedeputeerde staten van Utrecht,
namens hen,

H.H. Ruiter,
Hoofd Sector Stad en Milieu.

- N.B. - Ingevolge artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna AWB) kan door degene(n) wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, bij het college van Gedeputeerde staten een gemotiveerd bezwaarschrift worden ingediend tegen dit besluit.
Het bezwaar moet worden gemaakt binnen zes weken na de dag van de bekendmaking van dit besluit onder vermelding van het onderwerp en het nummer van het besluit. Dit bezwaar moet worden gericht aan Gedeputeerde staten van Utrecht, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht.

Indien tegen dit besluit bij ons bezwaar wordt ingediend kan, overeenkomstig het bepaalde in artikel 36 van de Wet op de Raad van State, een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening worden ingediend. Dit verzoek moet worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA, 's-Gravenhage.
Voor het indienen van een verzoek om een voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd. U ontvangt hieromtrent nader bericht van de Raad van State.

- Dit besluit is uitsluitend getoetst aan de Wet geluidhinder en omvat derhalve geen planologische toetsing. Deze vindt plaats bij de beoordeling van een verzoek ex artikel 19 WRO of een goedkeuringsverzoek van een vastgesteld bestemmingsplan.



SS A.R. Kaas 55

Bijlage 1

Bijlage 1: toekomstige verkeersstructuur Leidsche Rijn

In Leidsche Rijn wordt een fijnmazig netwerk van fietsroutes, een grofmazig netwerk van hoofdautowegen alsmede een netwerk van (hoogwaardige) openbaar vervoer verbindingen gerealiseerd. De netwerken fiets, openbaar vervoer en auto zijn met elkaar in evenwicht en vullen elkaar aan. Samen zorgen zij er voor dat Leidsche Rijn wel goed bereikbaar is, maar dat de automobilititeit zoveel als maar mogelijk is, beperkt blijft.



Figuur Auto, fiets en openbaar vervoer

Auto

De hoofdautostructuur van Leidsche Rijn bestaat uit een Stadsweg waarop een aantal ontsluitingsassen zoals de noordelijke en zuidelijke stadsas is aangesloten. De Stadsweg loopt parallel aan de A2 en de A12. Ter plaatse van het plangebied loopt de Stadsweg direct ten westen van de A2. Ter plaatse van het integratiedeel van de A2 is de deels Stadsweg gesitueerd op de overkapping van de westelijke parallelbaan.

In het integratiedeel sluiten hoofdweggen aan op de Stadsweg:

- even ten zuiden van Hoogelegen sluit het Taatseviaduct aan op de Stadsweg;
- ter plaatse van het knooppunt Hoogelegen sluit de Martin Luther Kinglaan aan op de Stadsweg;
- even ten noorden van de Leidsche Rijn sluit de zuidelijke stadsas aan op de Stadsweg;
- in Leidsche Rijn Centrum sluit de noordelijke stadsas (de Vleutenseweg) aan op de Stadsweg (met een onvolledige aansluiting).

Overige autovoorzieningen

De integratiedelen van de A2 vallen deels binnen de wijk Leidsche Rijn Centrum en deels binnen de Centrale zone. Ten behoeve van de interne ontsluitingsstructuur van deze gebieden zullen er straten over het integratiedeel heenlopen.

Fiets

In Utrecht en Leidsche Rijn ligt een netwerk van hoofdfietsroutes met een maaswijdte van circa 500 meter. Deze routes kunnen een verschijningsvorm hebben van zowel fietspaden, fietsstroken als wegen voor gemengd verkeer.

De belangrijkste fietsroute die door het plangebied loopt, is de noord-zuid verbinding die voor een groot deel aan de Stadsweg loopt. Haaks hierop staan de routes die de verbinding vormen tussen Utrecht en Leidsche Rijn. Dit zijn van zuid naar noord:

- verbinding Papendorp - Strijkviertel;
- verbinding Martin Luther Kinglaan - Rijksstraatweg;
- verbinding Hooggelegen - Rijnkennemerlaan;
- verbinding Oog in Al - Langerak (via fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal);
- een vijftal verbindingen binnen de Centrale zone en Leidsche Rijn Centrum

Buiten het netwerk van hoofdfietsroutes kennen we ook nog het ontsluitend fietsnetwerk. Dit zijn alle wegen en straten waarop woningen, bedrijven en voorzieningen bereikt kunnen worden *en* waarop gefietst mag worden. Onder het ontsluitend netwerk verstaan we ook de fietspaden, doorsteekjes, e.d. die niet tot het hoofdfietsnetwerk behoren.

Ter plaatse van het integratiedeel van de A2 loopt naast de hoofdfietsroutes ook een aantal nader te bepalen ontsluitende fietsroutes in de oost-westrichting over de A2 heen.

Dit zijn de fietsroutes die deel uitmaken van de interne ontsluitingsstructuur van de Centrale zone en Leidsche Rijn Centrum.

Ter ontsluiting van de integratiedeelgebieden zullen ook fietspaden op het integratiedeel gesitueerd worden.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt in het plangebied afgewikkeld op eigen baan of via de hoofdwegen. In de Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn was een openbaar vervoerplan opgenomen. De openbaar vervoerontsluiting van Leidsche Rijn zou verzorgd moeten worden door een drietal HOV lijnen (allen op eigen baan) en Randstadspoor (met drie stations in Leidsche Rijn).

Omdat de loopafstand naar de halten wel erg groot bleek, is in 2002 echter besloten het openbaar vervoernetwerk te verfijnen en aan te vullen met een tweetal ontsluitende lijnen.

HOV

Vanuit Papendorp loopt er een HOV lijn via het Taatseviaduct naar Strijkviertel. Deze HOV baan is onderdeel van de HOV Zuidradiaal, die van Utrecht CS naar Vleuten loopt via Strijkviertel, De Meern, Veldhuizen en Vleuterweide. Deze HOV lijn zal beschikken over een eigen baan, die niet voor ander verkeer toegankelijk is. Deze HOV baan kruist de A2 ten zuiden van Hooggelegen.

Ten zuiden van de spoorlijn kruist een tweede HOV lijn de rijksweg A2, de noordradiaal.

Op of in de omgeving van Stadsweg tussen het Taatseviaduct en Leidsche Rijn Centrum is is ruimte gereserveerd voor een eventuele derde HOV lijn. De buslijn tussen Papendorp en Leidsche Rijn Centrum zal vooralsnog meerijden met het overige verkeer op de Stadsweg.

Ontsluitend openbaar vervoer

Er zal een stadsbuslijn gaan rijden via Hooggelegen en de Stadsweg naar de zuidelijke stadsas. Deze stadsbuslijn krijgt geen eigen HOV baan en zal gebruik maken van de Stadsweg, al dan niet met prioriteit door middel van busstroken ter plaatse van kruispunten.

Streekvervoer

Streekbussen maken voornamelijk gebruik van de route Martin Luther Kinglaan - Hooggelegen. Vanaf Hooggelegen gaan zij of via de HOV baan richting De Meern, via de Stadsweg naar De Meern of via de A2 naar het zuiden.

Bijlage 2: Inspraaknota

Het voorontwerp bestemmingsplan A2 Hogeweide - Oudenrijn heeft met ingang van 22 april 2004 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen. Op 10 mei heeft een informatie inloopavond plaatsgevonden in het Mobilion. In de periode van terinzageligging is een achttal inspraakreacties ingediend.

Het plan is – in het kader van het overleg ex artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening - tevens voorgelegd aan een aantal overleginstanties en de Provinciale Planologische Commissie.

In deze inspraaknota wordt verslag gedaan van de resultaten van de inspraak en overleg. De reacties zijn samengevat en van commentaar voorzien.

Artikel 10 overleg

Ministerie van defensie, directie West.

Het Ministerie deelt voor de goede orde mede dat in het plangebied een Defensie brandstofleiding is gelegen. Deze is niet meer in gebruik. Gegevens over de exacte ligging kunnen worden opgevraagd.

Reactie

Nu de leiding niet meer in gebruik is zal deze geen afzonderlijke bescherming behoeven in het plan. De exacte ligging zal voor de volledigheid worden opgevraagd.

Brandweer Utrecht, Postbus 3025, 3502 GA Utrecht.

De Brandweer merkt op dat nu de gemeente het voornemen heeft om dicht tegen en mogelijk deels over de rijksweg A2 te bouwen het aspect externe veiligheid de aandacht behoeft. Mogelijke toename van het aantal transportbewegingen over de A2 vragen er om voor de beoordeling van het groepsrisico een horizonperiode in te bouwen en de activiteiten daarbinnen te beoordelen. Het is niet inzichtelijk of dit reeds in voldoende mate is gebeurd voor het onderhavige bestemmingsplan.

Daarnaast merkt zij op dat bij de herinrichting van het plangebied het verkeerscirculatieplan in overleg met de brandweer moet worden vastgesteld. De bereikbaarheid van de afzonderlijke gebouwen in het plangebied dient per gebouw in de bouwvergunning te worden beoordeeld en geregeld. Een vooroverleg te zijner tijd hierover wordt aanbevolen.

Reactie:

In het rapport Rijnbouwt rapport (december 2001) is de externe veiligheid van de verschillende varianten van rijksweg A2 beschouwd. Uit de resultaten blijkt dat zich uitsluitend bij het bouwen direct over de rijksweg in potentie een knelpunt voordoet. Daar wordt de oriënterende waarde voor het extern groepsrisico overschreden. Ook in zijn algemeenheid vormt de externe veiligheid ter plaatse van de open delen geprojecteerde bebouwing een punt van aandacht. Dit betekent dat bij de invulling van de aangrenzende gebieden en bij realisering van bebouwing op de overkappingen nader onderzoek noodzakelijk is. Dit kan leiden tot additionele veiligheidsmaatregelen die de externe veiligheid verhogen. Te denken valt aan constructieve maatregelen of verlaging van de bebouwingsdichtheid. In de bestaande situatie (bij het nieuwe tracé) is geen sprake van bebouwing direct aan de Rijksweg A2. In het bestemmingsplan is om deze reden een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het toelaten van gebouwen op de overkappingen. Dit maakt het voor het college van Burgemeester en wethouders mogelijk om op basis van nader onderzoek o.a. de situering van gebouwen ter waarborging van het Besluit Externe veiligheid en Besluit Luchtkwaliteit nader te bepalen.

Met betrekking tot de verkeerscirculatie van de aansluiting Hooggelegen wordt opgemerkt dat de brandweer hierbij wordt betrokken.

Bestuur regio Utrecht (BRU), Postbus 14107, 3508 SE Utrecht.

Geconstateerd wordt dat met het Regionaal Structuurplan (RSP), de ambitiekaart van de Nota Structuurvisie en het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan rekening is gehouden. Het Bru ziet in het ontwerp bestemmingsplan graag meer duidelijkheid omtrent de functies die zijn toegelaten op de overkappingen voor zover relevant binnen het RSP. Het BRU gaat er van uit dat met de uitgangspunten zoals opgenomen in de contracten voor de Rijksweg A2 rekening is gehouden.

Reactie

Op de overkappingen zijn functies toegelaten die gerelateerd zijn aan het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999. Dit bestemmingsplan is bij besluit van de Raad van State voor dit gebied vernietigd. In het bestemmingsplan dat nu voorligt is de mogelijkheid van het realiseren van kantoren uitgesloten.

Voor het overige is geen sprake van wijziging van het programma zoals dat ook reeds neer is gelegd in het bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht 1999. Met de contracten is rekening gehouden.

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Postbus 550, 3990 GJ Houten

Het waterschap gaat niet akkoord met voorontwerp van het bestemmingsplan zoals het er nu ligt. De primaire waterkering moet op de plankaart worden opgenomen met een beschermingszone. Tevens zal een waterhuishoudkundig plan in de toelichting moeten worden opgenomen. Het waterschap geeft bij haar reactie een voorstel voor een beschermingsregeling zoals die in de voorschriften kan worden opgenomen.

Reactie

De bestaande primaire waterkering wordt op de plankaart opgenomen en door middel van een dubbelbestemming in de voorschriften beschermd. Zoals ook in het voorontwerp-bestemmingsplan NOUW 1, is daarbij tevens de mogelijkheid opgenomen om door middel van een wijzigingsbevoegdheid de ligging te veranderen, na overleg met de waterbeheerder. Inmiddels is ook in overleg met het waterschap een waterhuishoudkundig plan in afronding. Hiervan is verslag gedaan in de toelichting van het bestemmingsplan. Voor zover nodig zal verdere uitwerking in overleg met het waterschap plaatsvinden.

Provincie Utrecht, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

De provincie constateert dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met het gestelde in het Streekplan en RSP. De voorschriften en plankaart geven geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Indien sprake is van een wijziging van de geluidszone industrielawaai wordt verzocht dit te onderbouwen door middel van een akoestisch rapport en hierover contact op te nemen met de provinciale afdeling. Hetzelfde geldt indien sprake is van een noodzakelijke hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï.

In de waterparagraaf dient te worden aangegeven of er overleg met de waterbeheerders heeft plaatsgevonden. Gewezen wordt op de ligging van een primaire waterkering in het gebied. Verzocht wordt deze op de plankaart op te nemen.

Verzocht wordt om in de toelichting van het bestemmingsplan duidelijk te omschrijven welke woningen aan de Rijksstraatweg wel en niet zullen worden geamoveerd.

Verzocht wordt het kaartje met cultuurhistorische gegevens te verduidelijken aangezien dit niet goed leesbaar is. Het is niet geheel duidelijk of het plangebied het Park Voorn alleen raakt of ook deels binnen het plangebied valt.

Op het punt van de resultaten van de inspraak wordt een voorbehoud gemaakt. Deze dienen nog in het plan te worden opgenomen.

Reactie

De meest actuele zone industrielawaai is op de plankaart opgenomen. Deze wijkt af van de zone zoals deze was opgenomen in het voorontwerp plan. Deze zonegrens is in overleg met de provincie Utrecht op basis van rapportages tot stand gekomen.

Ten aanzien van wegverkeerslawaaï wordt opgemerkt dat het plan niet voorziet in nieuwe woningen. In de toelichting van het ontwerp is een aangepaste geluidsparagraaf opgenomen en is als afzonderlijke bijlage een drietal akoestisch onderzoeken gevoegd.

Over de waterparagraaf heeft inmiddels overleg plaatsgevonden met het waterschap. De tekst van de toelichting is hierop aangepast. De primaire waterkering is op de plankaart opgenomen en in de voorschriften is door middel van een dubbelbestemming een beschermde regeling gegeven.

De toelichting is op het punt van de woningen Rijksstraatweg 5, 6 en 7 verduidelijkt. De woning op nummer 5 zal worden gesloopt. In de twee andere woningen is een woonfunctie niet toelaatbaar vanwege de overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Mogelijk is een andere functie dan wonen in de panden toelaatbaar.

Om die reden zijn de percelen nu voorzien van een wijzigingsbevoegdheid naar een gemengde bestemming. In deze bestemming is een woonfunctie niet toegelaten.

Een deel van Park Voorn valt binnen het plangebied van dit bestemmingsplan en heeft de bestemming Verkeersdoeleinden, wegverkeer gekregen. Deze ruimte is noodzakelijk voor een goede overgang tussen de rijksweg, de Stadsweg en het park (talud en bermsloot). Het gedeelte van het park direct grenzend aan de Stadsweg is voorzien van een bestemming Groendoeleinden met een ecologische functie. Voor (onder ander) dit gedeelte van het park is overigens een verzoek om aanwijzing als rijksmonument in behandeling.

Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort

De Rijksdienst kan met het plan instemmen. Met het uitvoeren van de in het bestemmingsplan genoemde vervolgonderzoeken zal het archeologische belang in dit plan voldoende behartigd zijn.

Reactie

Van de opmerking wordt kennis genomen.

Kamer van Koophandel, Postbus 48, 3500 AA Utrecht

De Kamer benadrukt dat de voorgestelde ontsluitingsroute voor de bestaande bedrijven rond de Meernbrug wat betreft capaciteit en kwaliteit moet worden afgestemd op de hoeveelheid en het type verkeer. Opgeroepen wordt om dit nauw met de bestaande bedrijven af te stemmen. Dit geldt ook voor de volgorde waarin de werkzaamheden zullen worden uitgevoerd en eventuele tijdelijke maatregelen. De bedrijven moeten gegarandeerd en op redelijke wijze bereikbaar blijven.

Reactie

De infrastructuur zal geschikt zijn voor de ontsluiting van de bestaande bedrijven. De bereikbaarheid zal worden gegarandeerd. Over de routing en de volgorde van werkzaamheden zullen de bedrijven worden geïnformeerd.

Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist

De Rijksdienst geeft aan dat recent in overleg met de gemeente Utrecht door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een besluit is genomen met betrekking tot de begrenzing van het complex historische buitenplaats Huis Voorn. Verzocht wordt het betreffende deel op de plankaart en voorschriften op te nemen. Bij de begrippenlijst dient te worden opgenomen het begrip buitenplaats en het begrip cultuurhistorische waarde. Aanbevolen wordt om bestemmingsbepalingen, gebruiksbepalingen en vrijstellingsbepalingen op te nemen. Indien sprake is van een vrijstellingsbepaling is het gewenst dat B&W advies inwinnen bij de Rijksdienst. Voorgesteld wordt het groen als zodanig op de plankaart op te nemen.

Reactie

Slechts een klein gedeelte van het Park Voorn maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan A2 Hogeweide – Oudenrijn. Niet de gehele buitenplaats valt in het plangebied. Het deel van het park dat niet benodigd is voor de rijksweg A2 en de Stadsweg heeft een bestemming Groendoeleinden gekregen met een ecologische functie. Daarnaast is ook de bescherming van de cultuurhistorische waarde in de doeleindenomschrijving van deze bestemming opgenomen. Het verzoek om aanwijzing als rijksmonument is overigens nog in behandeling. Voor de grens tussen de bestemming Vw en Groendoeleinden, ecologisch kerngebied is de grens aangehouden zoals vastgesteld door de Rijksdienst.

9. Inspectie VROM, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem

Verzocht wordt om in de toelichting van het bestemmingsplan meer duidelijkheid te geven over de geprojecteerde inrichting/bebouwing van het aan het plangebied grenzend gebied en duidelijker aan te geven waarom normen niet worden overschreden.

Voor wat betreft de toetsing van de geprojecteerde beperkte bebouwing aan externe veiligheid schaaft de inspectie zich achter de reactie van Rijkswaterstaat. Met verruiming van de bebouwingsmogelijkheden in het voorliggende plan ten opzichte van de overeenkomst kan de inspectie niet instemmen.

Uit de toelichting blijkt niet of er overleg met de waterbeheerder is gevoerd.

Verzocht wordt een handhavingsparagraaf in het plan op te nemen.

Reactie

Voor een uitgebreidere beschrijving en de wijze van toetsing wordt allereerst verwezen naar het Rijnbouwt rapport, opgesteld mede in samenwerking met het Ministerie van VROM. Het rapport is nu als bijlage bij het ontwerp plan gevoegd.

Voor wat betreft de opmerking over externe veiligheid wordt verwezen naar de reactie onder 1 (hierboven) en onder 2 (hieronder). De voorschriften zijn op dit punt gewijzigd en wel zodanig dat een toetsmoment is ingebouwd.

Ten aanzien van de watertoets wordt verwezen naar de reactie onder 4 (hierboven). Er zal een handavingsparagraaf worden opgenomen. Getracht zal worden dit nog te doen voor de ter inzage ligging van het ontwerp plan.

10. Provinciale planologische commissie, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

Geconstateerd wordt dat het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming is met het gestelde in het streekplan en het RSP. De plankaart geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

De PPC verzoekt om in het plan nader in te gaan op de toegestane functies op de overkappingen alsmede van het aangrenzende plangebied. Daarbij wordt verzocht meer duidelijkheid te bieden over de aspecten veiligheid en luchtkwaliteit. De PPC vraagt zich af waarom voor het toelaten van de functies op de overkappingen gekozen is voor het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid en niet voor de weg van een planherziening te zijner tijd.

Op grond van vaste jurisprudentie is het niet toegestaan om branchebepalingen in een bestemmingsplan op te nemen. Om die reden wordt verzocht de zinsneden in de begripsbepaling van seksinrichting te verwijderen.

Opgemerkt wordt dat de waterhuishoudkundige paragraaf nog onvoldoende duidelijk is. Verzocht wordt om de uitkomsten van nader overleg met het Hoogheemraadschap in de toelichting op te nemen. Daarnaast wordt opgemerkt dat de indirecte primaire waterkering onvolledig op de plankaart is opgenomen. Verzocht wordt de missende delen toe te voegen (ter plaatse van Martin Luther Kingbrug en de monding van het sluisje in de Leidsche Rijn). Met betrekking tot de wijzigingsbevoegdheid voor de waterkering merkt de PPC op dat deze bevoegdheid de goedkeuring van de provincie behoeft.

Verzocht wordt om aanpassingen in het tracé als gevolg van de uitvoering van het werk in goed overleg met de omliggende bedrijven uit te voeren.

Met betrekking tot de geluidzone industrielawaai is de PPC van mening dat nader aandacht aan dit aspect moet worden besteed. Overleg met de provincie wordt noodzakelijk geacht. Daarnaast wordt er op gewezen dat het wenselijk is om voor de buiten dit plangebied gelegen delen van de geluidzone een facetbestemmingsplan op te stellen.

Reactie

In de toelichting is nader ingegaan op de toegelaten functies op de overkappingen. In het aangrenzende gebied zijn geen nieuwe functies toegelaten. In de toelichting is tevens nader ingegaan op de aspecten externe veiligheid en luchtkwaliteit. Als bijlage bij het plan is tevens gevoegd het rapport van Rijnboutt (2001) dat nog verder op deze aspecten ingaat.

Het gemeentebestuur moet bij de planontwikkeling rond de A2 slagvaardig kunnen optreden. Daarom is de kortere procedure van de wijzigingsbevoegdheid te verkiezen boven een planherziening. Het bestemmingsplan geeft voldoende aan dat bebouwing van de overkappingen wenselijk kan zijn. De mogelijkheden van functies op de kappen worden aangegeven in het genoemde rapport Rijnboutt. Daarbij komt dat in de wijzigingsbevoegdheid nader onderzoek wordt voorgeschreven.

Branchering zoals bedoeld door de PPC wordt geregeld in de doeleindenomschrijving en niet in de begripsbepalingen zoals hier. Wij zien daarom geen aanleiding voor aanpassing van de begripsbepaling.

De waterparagraaf is verder uitgewerkt na overleg met het Hoogheemraadschap en de provincie. De nog niet opgenomen delen van de waterkering zijn alsnog op de plankaart aangebracht.

De uitvoering van het werk en de daarbij behorende wijzigingen in routes worden vanzelfsprekend met belanghebbenden gecommuniceerd.

Over de zone industrielawaai heeft inmiddels overleg met de provincie plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot het opnemen van een actuele zone op de plankaart.

Inspraakreacties

P.J.A van Liere, namens bewonersvereniging Rijksstraatweg i.o, Rijksstraatweg 12B, 3545 NA Utrecht (16 mei 2004).

ontvankelijkheid: bewonersvereniging is i.o. en geen rechtspersoon en daarmee op basis van de Inspraakverordening niet ontvankelijk. De bewoner zelf is een natuurlijk persoon en daarmee ontvankelijk.

1. Het is de inspreker niet duidelijk of het voorontwerp voor wat betreft het plangebied volledig aansluit op de uitwerking van variant 2BB.

Reactie:

Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven betreft het de uitwerking van variant 2BB.

2. Het plan is onduidelijk over de status van de woningen Rijksstraatweg 6 en 7. Het is niet helder of deze woningen wel of niet worden verwijderd dan wel aangekocht.

Reactie:

Uit berekeningen van TNO (april 2004) blijkt dat deze twee woningen liggen in de zone waar de norm voor stikstofdioxide wordt overschreden voor het jaar 2010. Dit betekent dat een woonfunctie ter plaatse niet langer mogelijk is. Andere functies zijn mogelijk toelaatbaar. Het verwijderen van de panden is afhankelijk van het definitieve ontwerp van de inpassing van de Stadsweg en het viaduct daarin over de Leidsche Rijn en de Rijksstraatweg. Om deze reden zijn de panden en aangrenzende gronden voorzien van een wijzigingsbevoegdheid naar een gemengde bestemming. Burgemeester en wethouder kunnen van deze wijzigingsbevoegdheid gebruik maken indien de gronden niet noodzakelijk zijn voor de inpassing van de rijksweg en Stadsweg.

3. Inspreker vraagt zich af hoe het staat met de suggesties die hij voor het ontwerp heeft gedaan in zijn brief van 30 september 2003. Hierin wordt verzocht aan te geven hoe de waterafvoer is geregeld, of de HOV baan is vervallen en hoe de fietsverbindingen worden vormgegeven.

Reactie:

Voor wat betreft de waterafvoer wordt allereerst verwezen naar de aangepaste waterparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan. Het water dat op het deel van de rijksweg A2 terechtkomt ten noorden van de overgang met de Leidsche Rijn en dus ook in de open delen van de tunnel, wordt via rioleringen afgevoerd naar het Amsterdam Rijnkanaal. Op het tracedeel tussen de Leidsche Rijn en de aansluiting Hooggelegen wordt een deel van het regenwater geloosd op de Leidsche Rijn en mondt uit in het Amsterdam Rijnkanaal. Op het overige deel zal het regenwater afstromen over de vluchtstrook richting de bermen naar een bermsloot respectievelijk naar een rioleringsstelsel. Het ZOAB fungeert in deze situatie als een filter.

Voor wat betreft de HOV baan wordt verwezen naar het commentaar onder punt 14.

Zowel ten oosten en westen van de A2 zijn parallel aan de A2 fietsverbindingen gepland. Aan de westzijde wordt globaal Park Voorn verbonden met Strijkviertel en Papendorp (via het nog te realiseren viaduct). Aan de oostzijde is er de (bestaande) verbinding tussen de Rijksstraatweg en de Meernbrug. Tevens blijft de fietsverbinding via de Rijksstraatweg onder het viaduct van de A2 naar Hooggelegen gehandhaafd. De vormgeving van deze fietspaden staan nog niet vast maar wordt in de verdere planontwikkeling nader uitgewerkt.

4. Inspreker verzoekt om ook ter hoogte van Hooggelegen voor een (half) gesloten constructie van de rijksweg A2 te kiezen. Dit komt de lucht- en geluidskwaliteit en de integratie van Leidsche Rijn ten goede. Een deel van de meerkosten kan mogelijk worden betaald uit de opbrengst van de verkoop van de REMU. Het zou gezien kunnen worden als een stuk compensatie voor de horizonvervuiling van de REMU.

Reactie:

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in 1994 besloten de rijksweg A2 te verbreden. De gemeente Utrecht had de wens om bij de uitbreiding van de VINEX-locatie Leidsche Rijn een goede aansluiting te krijgen met de bestaande stad. Na veel onderzoek van diverse partijen is besloten een deel van de nieuwe rijksweg A2 te overkappen opdat de VINEX-locatie Leidsche Rijn goed kon aansluiten op de bestaande stad. In de tunnel is uitsluitend een doorgaand stuk rijksweg en parallelweg opgenomen. De tunnel is primair voor een goede integratie van de bestaande stad en de VINEX-locatie Leidsche Rijn.

Niet ontkend wordt dat overkapping nabij Hooggelegen een positief effect heeft op geluid en lucht kwaliteit maar door de complexe situatie (een grote aansluiting met bijbehorend ruimtebeslag) en de hoge kosten is niet gekozen voor overkapping ter plaatse van Hooggelegen.

5. Inspreker vraagt zich af waar – bij het bouwen van woonbebouwing op 75 meter uit het hart van de weg – de geproduceerde afvalstoffen blijven.

Reactie:

Uit de Rijnbouwt studie (december 2001) blijkt dat de concentratie van afvalstoffen op een afstand van 75 meter uit de as van de weg zodanig is verdund dat zij voldoet aan de daar aan te stellen normen. Bij het definitief projecteren van nieuwbouw dicht aan de nieuwe A2 zal nieuw onderzoek op dit punt worden uitgevoerd.

6. Inspreker is van mening dat de paragraaf met betrekking tot de luchtkwaliteit (rapport TNO februari 2004) te vaag is. Er wordt inzage in het rapport verlangd. Tevens wordt verzocht te participeren in een vervolgonderzoek met betrekking tot lucht en geluid.

Reactie:

In het bestemmingsplan zijn in eerste instantie de uitkomsten gebruikt uit het conceptrapport van TNO. Bij de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan zal het definitieve rapport bij de stukken liggen zodat integraal van de inhoud van het rapport kennis kan worden genomen. Het rapport is opgesteld in opdracht van Rijkswaterstaat. Van een vervolgonderzoek zal geen sprake zijn.

7. Inspreker verzoekt om aan te geven wat het sluiten van het viaduct onder de A2 betekent voor het huidige busvervoer. Is de HOV ten zuiden van de Rijksstraatweg dan operationeel? Indien sprake is van de aanleg van een busbaan ten oosten van het overdrachtsstation heeft inspreker daartegen bezwaar. Daarnaast eist inspreker een schriftelijke bevestiging van de toezegging dat de Rijksstraatweg niet wordt gebruikt voor de aan- en afvoer van materiaal bij de start van de werkzaamheden van de A2.

Reactie:

Als gevolg van de afsluiting van de Rijksstraatweg ter hoogte van het viaduct van de A2 voor busvervoer, zullen de bussen tijdelijk via andere routes naar Utrecht CS rijden. Het betreft dan met name de route via de Letschertweg aansluitend op Hooggelegen. Het HOV is dan nog niet operationeel. Een tijdelijke busbaan langs het WOS station is onderzocht maar niet in de verdere plannen opgenomen omdat het alternatief Letschertweg voldoende wordt geacht. Ook in het eindbeeld van het openbaar vervoer in Leidsche Rijn rijden geen bussen meer vanaf de Rijksstraatweg naar Hooggelegen. Hiervoor zijn andere routes aangewezen.

Ten aanzien van de aan- en afvoer van materialen bij de bouwwerkzaamheden kan in dit stadium nog geen mededeling worden gedaan. Indien hier over meer bekend is zullen de omwonenden nader worden geïnformeerd.

8. In het bestemmingsplan wordt opgemerkt dat ingrijpende maatregelen voor geluid en lucht achterwege kunnen blijven maar de invloed van geluid en lucht wel tot extra inspanningen leiden. Inspreker verzoekt om inzage in de studie waarop dit is gebaseerd en wat die extra inspanningen binnen het plan behelzen.

Reactie:

Voor wat betreft de conclusies op het punt van lucht en geluid is gebruik gemaakt van het rapport Rijnbouwt (december 2001), het rapport van TNO (april 2004) en het definitief akoestisch onderzoek (juli 2004).

Deze stukken zullen bij de ter inzage ligging van het ontwerp bestemmingsplan worden toegevoegd zodat integraal van de inhoud kan worden kennis genomen. Voor wat betreft geluid is onderscheid gemaakt tussen de bestaande situatie (m.n. woningen Rijksweg) en de toekomstige situatie. In het laatste geval gaat het om de realisering van de gebieden aan weerszijden van de toekomstige Rijksweg A2. De exacte invulling hiervan is nog niet bekend. Voor deze situatie geldt dat bij de verdere planvorming van deze deelgebieden nader onderzoek noodzakelijk is om de bebouwingslijn te bepalen. Hetzelfde geldt voor het aspect lucht. Ook hier zal voor de realisering van nieuwbouw nader onderzoek nodig zijn. Voor de bestaande situatie is de situatie in kaart gebracht, wat leidt tot het beëindigen van de woonbestemming van de woningen Rijksweg 6 en 7. De woning Rijksweg 5 wordt verwijderd.

De redactie van de toelichting van het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.

9. Inspreker is van mening dat het voorontwerp te vaag is met betrekking tot akoestiek. Uit het voorontwerp is af te leiden dat akoestisch onderzoek naar de invloed van de A2 op de bestaande woningen vanwege de interne wegen nog moet plaatsvinden. Naar de mening van de inspreker had dit onderdeel moeten uitmaken van dit bestemmingsplan. Overigens wordt verzocht om participatie in het onderzoek. Ten aanzien van het aanvragen van hogere grenswaarden voor de toekomstige bebouwing langs de A2 wordt opgemerkt dat de integratie van de stad en financiële motieven blijkbaar voor gezondheid gaat.

Reactie:

De gemeente heeft in samenwerking met Rijkswaterstaat met betrekking tot de A2 en de Stadsweg een groot aantal verkenningen uitgevoerd naar de effecten van bron- en overdrachtsmaatregelen vanwege deze wegen. Voor de Rijksweg A2 zijn de maatregelen er op gericht een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder te voorkomen en daar waar redelijkerwijze mogelijk de geluidssanering uit te voeren door de geluidbelasting tot 55dB(A) te reduceren. Voor de Stadsweg zullen bronmaatregelen prioritair zijn. Overdrachtsmaatregelen zijn vanwege de ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassingmogelijkheden beperkt.

Voor wat betreft de overige toekomstige interne wegen kan de geluidbelasting op de woningen aan de Rijksweg niet worden berekend in dit stadium omdat de ligging van deze wegen nog niet bekend is. Dit komt bij de verdere uitwerking van het naast Hooggelegen gelegen gebied aan de orde waarbij zal moeten worden voldaan aan de bepalingen van de Wet Geluidhinder. Bij het ontwerp van het bestemmingsplan zal een akoestisch onderzoek worden toegevoegd zodat hiervan integraal kennis kan worden genomen. De toelichting van het bestemmingsplan is op het punt van akoestiek verduidelijkt.

10. Inspreker mist een paragraaf over visuele hinder: hoe gaat een en ander er uit zien, hoe wordt een eventuele damwand bekeed? Verzocht wordt om boomaanplant daar waar dit nu reeds kan.

Reactie:

De visuele kwaliteit is een aspect dat nadrukkelijk aan de orde komt bij de nadere uitwerking van de plannen. Vanzelfsprekend wordt een zorgvuldige inpassing nagestreefd. Daarbij zal de mogelijkheid van het planten van bomen worden bezien.

11. Inspreker verzoekt om inzage in de afspraken die tussen de gemeente en Rijkswaterstaat zijn gemaakt met betrekking tot de bodemkwaliteit.

Reactie:

Wellicht leidt de redactie van deze alinea in de toelichting van het bestemmingsplan tot verwarring. Voldaan moet worden aan de eisen die regelgeving stelt ten aanzien van de kwaliteit van de gronden. Tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht zijn afspraken gemaakt over grondruil en de taakverdeling ten aanzien van de activiteiten die op basis van de bodemregelgeving moeten plaatsvinden. De gronden die Rijkswaterstaat ter beschikking krijgt dient geschikt te zijn voor de aanleg van weginfrastructuur.

12. Inspreker vindt de conclusie dat er geen sprake is van beschermwaardige archeologische nederzettingen (RAAP) voorbarig. In oktober 2004 vindt nog vervolgonderzoek plaats. Verzocht wordt om inzage in de aanvullende archeologische inventarisatie en de conclusies.

Reactie:

Na het RAAP onderzoek heeft de gemeente Utrecht inderdaad vervolgonderzoek uitgevoerd (Project

LR 23). In 2001 is een aantal proefsleuven gegraven waarbij archeologische sporen uit vroege middeleeuwen zijn aangetroffen. Het ging hierbij om een nederzetting waarvan een aanzienlijk deel door de huidige rijksweg A2 is verstoord. Mede door deze verstoring is deze plek niet beschermenswaardig gebleken. In 2005 zal dan ook de rest van de nederzetting worden gedocumenteerd.

13. Inspreker verzoekt om aan te geven of de in het plan genoemde E 515 miljoen ook is bedoeld voor de aansluiting Hooggelegen.

Reactie:

De aansluiting Hooggelegen maakt hiervan onderdeel uit.

14. Inspreker verzoekt om aan te geven of de noord-zuid OV tangent definitief van de baan is.

Reactie:

De tangent is niet definitief van de baan maar het is op dit moment niet aan te geven of en zo ja op welk moment de tangent wordt gerealiseerd. Vaststaat dat de tangent niet als uitvoeringsproject is opgenomen in het regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP). Uitvoering wordt niet binnen de planperiode van dit bestemmingsplan voorzien.

15. Tenslotte merkt inspreker op dat het plan van de A2 Hooggelegen niet in zijn geheel wordt afgewezen. Duidelijke en open communicatie tussen de gemeente en de bewoners is en blijft een absolute noodzaak.

Reactie:

Van deze constructieve opmerking wordt kennis genomen. De positief kritische houding wordt gewaardeerd.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Utrecht, Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein (19 mei 2004).

Het ministerie verzoekt de bebouwingsmogelijkheden op de overkappingen in het voorontwerp uitwerkingsplan en het bestemmingsplan te wijzigen overeenkomstig artikel 2.2. uit de overeenkomst betreffende de integratie van de rijksweg A2 in de VINEX locatie Leidsche Rijn van 2 juli 2002. RWS is van mening dat de nu in de plannen opgenomen bebouwingsmogelijkheden verder gaan waarbij op dit moment niet te beoordelen is wat dit betekent voor de veiligheid, milieu en doorstroming van het verkeer.

Medewerking van RWS wordt toegezegd om bij een concrete aanvraag van een vergunning voor bebouwing op de overkapping de gevolgen op het gebied van doorstroming, milieu en veiligheid te beoordelen.

Reactie:

De gemeente Utrecht wil de mogelijkheid open houden om een zo optimaal mogelijke integratie van Leidsche Rijn met de bestaande stad te verkrijgen. Uit oogpunt van ruimtelijke ordening is het daarom wenselijk verschillende functies op de overkappingen mogelijk te maken. Deze functies zijn gebaseerd op de mogelijkheden die het 'moederpan' Leidsche Rijn Utrecht 1999 reeds biedt bij de uitwerking van de bestemming. Voor de gronden ter hoogte van Hooggelegen is aansluiting gezocht bij de inhoud van genoemd bestemmingsplan. Uit de beschouwende studie Rijnbouw kan worden geconcludeerd dat bebouwing direct aan en ook over de Rijksweg A2 zeer wel mogelijk is mits de mogelijkheden hiervoor nader wordt bekeken.

Daarbij komt dat Rijkswaterstaat vanuit haar positie als wegbeheerder (en i.c. eigenaar) voor de realisering van gebouwen over de Rijksweg A2 haar toestemming zal moeten geven.

Desondanks zijn de voorschriften in het bestemmingsplan op dit punt aangepast. Aan het college van burgemeester en wethouders is in de voorschriften de mogelijkheid gegeven om door middel van een wijzigingsbevoegdheid een aantal (aanvullende) functies en bebouwing op de overkappingen mogelijk te maken..

Dit maakt het voor het college van Burgemeester en wethouders mogelijk om op basis van nader onderzoek o.a. de situering van gebouwen ter waarborging van het Besluit Externe veiligheid en Besluit Luchtkwaliteit nader te bepalen

De toezegging van RWS om medewerking te verlenen bij het toetsen van de mogelijkheden van de diverse functies wordt gewaardeerd.

Stibbe Advocaten en notarissen, Postbus 75640, 1070 AP Amsterdam namens Nedal Aluminium B.V. (18 mei 2004).

Inspreker is van mening dat - in strijd met de uitspraak van de Raad van State van 27 februari 2002 - geen redelijke uitbreidingsmogelijkheden worden geboden (rechtsoverweging 2.10.3 en 2.10.4). Bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan als bedoeld in artikel 30 van de WRO dient aan Nedal met inachtneming van concrete bedrijfsplannen ter verzekering van de continuïteit van de bedrijfsvoering redelijke uitbreidingsmogelijkheden geboden te worden aldus de Raad van State.

Het voorliggende voorontwerp zou met zich brengen dat de uitbreidingsmogelijkheden geheel worden weggenomen. Immers door de beoogde wijziging van de rijksweg A2 worden stroken grond die Nedal reeds lang in gebruik heeft bestemd voor verkeersdoeleinden. Dit klemmt te meer nu in gesprekken met vertegenwoordigers van het PBLR is aangegeven dat Nedal over de bij haar ingebruik zijnde gronden van RWS zou kunnen blijven beschikken.

Ook ter hoogte van het Pasta terrein aan de Taatsedijk wordt met dit bestemmingsplan een uitbreidingsmogelijkheid voor Nedal onmogelijk gemaakt. Inspreker merkt op dat de gemeente de op deze locatie aangevraagde bouwvergunning weliswaar heeft geweigerd, doch naar mening van Nedal op onjuiste gronden.

De bedrijfsvoering van Nedal wordt door het voorontwerp bestemmingsplan eveneens bemoeilijkt door de wijziging van de afwikkeling van het bedrijfsverkeer. Met name door het vervallen van de verbinding met de oprit naar Hooggelegen.

Inspreker merkt op dat voor de bestemming Verkeersdoeleinden, wegverkeer voorschriften ontbreken.

Reactie:

De aanleiding voor het onderhavige voorontwerp bestemmingsplan is het voornemen van RWS om tot een verhoging van de capaciteit van de huidige Rijksweg A2 te komen en de wens van de gemeente Utrecht om daarbij de A2 te verleggen naar het westen en door middel van overkappingen een optimale integratie te krijgen van LR. De strekking van het plan is dan ook daartoe beperkt. Tegelijkertijd is het zeer uitdrukkelijk niet de bedoeling dat door dit plan de genoemde redelijke uitbreidingsmogelijkheden ten behoeve van Nedal meer dan strikt noodzakelijk worden beperkt. Bij het onderliggende ontwerp van het verkeersplein Hooggelegen is uitgebreid aandacht geweest voor een zodanige vormgeving en ligging van plein en aansluitingen dat eigendommen van derden waaronder die van Nedal zo veel mogelijk zouden worden ontzien. Ten noorden van de M.L. Kinglaan wordt slechts een geringe hoeveelheid grond die door Nedal wordt gebruikt op basis van een privaatrechtelijke overeenkomst met Rijkswaterstaat bestemd tot verkeersdoeleinden. Rijkswaterstaat treedt in overleg met Nedal om te komen tot beëindiging van het tijdelijke gebruik van deze gronden. Ten zuiden van de M.L. Kinglaan worden de mogelijkheden tot uitbreiding op het zgn. Pastaterrein door de voorgenomen uitbreiding van de A2 enigszins verminderd. Rijkswaterstaat treedt met Nedal in overleg om te komen tot verwerving van het betreffende stuk grond.

Het onderhavige plan maakt het niet onmogelijk dat op de resterende terreinen van Nedal, welke allen gelegen zijn buiten het plangebied, effectief kan worden voorzien in redelijke mogelijkheden tot uitbreiding. Met Nedal blijft overleg gevoerd worden om te komen tot bedrijfsverplaatsing dan wel bedoelde uitbreiding.

Ten aanzien van verkeersafwikkeling merken wij op dat het verkeer van en naar Nedal tijdelijk zal worden afgewikkeld via de Taatsedijk en de aansluiting op de A12. In de toekomst zal deze tijdelijke oplossing worden vervangen door een rechtstreekse aansluiting via de Taatsedijk op een nieuw te realiseren aansluiting op verkeersplein Hooggelegen ten westen van de A2.

Ten aanzien van de opmerking met betrekking tot de bestemming Verkeersdoeleinden wordt opgemerkt dat abusievelijk de letter w in het voorschrift is weggefallen. Het voorschrift is hierop aangepast.

G.H. van Seumeren, adresgegevens niet vermeld (10 mei 2004)

Inspreker is van mening dat de toekomstige ontwikkelingen leiden tot aantasting van belangrijke archeologische, cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden. Inspreker wil het aanwezige park Voorn voor toekomstige generaties behouden. Inspreker is er van overtuigd dat dat kan, zelfs met inachtneming van het nieuwe tracé van de A2.

Inspreker heeft een ontwikkelingsplan toegevoegd waarin het park als een historische buitenplaats wordt omschreven. Verzocht wordt om in de reactie op de inspraak ook het standpunt met betrekking tot het ontwikkelingsplan te verwoorden.

Reactie:

Zowel RWS als PBLRU hebben in de afgelopen jaren het uiterste gedaan om de infrastructuurbundel van A2 en Stadsweg zodanig in te krimpen, dat slechts een zeer beperkte aantasting van het park plaatsvindt. De gemeente is derhalve verheugd te constateren dat inspreker in haar reactie aangeeft er van overtuigd te zijn dat Park Voorn in zijn essentie voor toekomstige generaties behouden kan blijven. Uiteraard daarbij rekening houdende met de bestaande cultuurhistorische en ecologische waarden van Park Voorn. Een verzoek om aanwijzing als rijksmonument is in behandeling. Een deel van de gronden van het park is nu bestemd voor groendoeleinden met een ecologische functie.

De gemeente hecht ook voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn een belang aan het duurzaam instandhouden van park Voorn. Het bij de inspraak ingediende ontwikkelingsplan biedt een aanzet om hierover met elkaar in gesprek te gaan en de mogelijkheden te verkennen.

Derks Star Busmann, Postbus 85250, 3508 AG Utrecht, namens Utrechtse Rugby Club (URC) (18 mei 2004).

De gronden van de Utrechtse Rugby Club (URC) zijn in het voorontwerp bestemd voor verkeersdoeleinden. Deze bestemming leidt er toe dat de vereniging moet verdwijnen terwijl er nog geen, althans onvoldoende, zekerheid bestaat over haar definitieve huisvesting. Inspreker acht dit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Inspreker verzoekt om handhaving van de huidige bestemming.

Reactie:

Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven is de definitieve bestemming van URC het gebied Strijkviertel. Dit is door het gemeentebestuur vastgesteld in het Referentiekader Voorzieningen. In dat kader zijn eveneens financiële middelen opgenomen om de verplaatsing mogelijk te maken. Aan de voorbereiding van de juridisch planologische procedures wordt op dit moment gewerkt. Omdat Strijkviertel later gereed is dan het moment waarop de werkzaamheden voor de A2 starten is tijdelijke huisvesting voor URC noodzakelijk. Dit zal zijn op sportpark Terwijde. De benodigde juridische procedure is hiervoor inmiddels in gang gezet. Financiële middelen zijn eveneens opgenomen in het Referentiekader tijdelijke huisvesting. Hiermee is de verplaatsing voldoende zekergesteld binnen de planperiode.

H. Bakker, Rijksstraatweg 6, 3545 NA Utrecht (18 mei 2004).

Inspreker tekent bezwaar aan tegen het plan waarbij volgens mondelinge uitleg nog ruimte is om de verwerving van het pand te staken indien geen minnelijke schikking tot stand komt, waardoor gewoonlijk moet worden in een woning waar lucht- en geluidskwaliteit niet voldoen aan de normen maar toch zullen moeten worden geaccepteerd.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie onder 1.2.

J.P.C. Gresnigt, Rijksstraatweg 11, 3545 NA Utrecht (19 mei 2004)

Inspreker merkt op dat het eerdere ontwerp bestemmingsplan niet was voorzien van een volgens de wet benodigde onderleggers (MER) dit is vernietigd en de procedure als onvolledig en derhalve nietig is beschouwd.

Het plan impliceert sloop van de opstal welke op dit moment in gebruik is als huisvesting voor het bedrijf van de inspreker. Het beëindigen van het bedrijf is een zeer groot bezwaar.

Het te verwerven deel van het perceel maakt onlosmakelijk onderdeel uit van een groter geheel. Bezwaar wordt gemaakt tegen een gedeeltelijke verwerving. Inspreker merkt tenslotte op dat de woonkwaliteit zal afnemen door het toenemen van overlast van geluid, luchtverontreiniging en dergelijke. Inspreker sluit zich aan bij de inspraakreactie van de bewonersvereniging i.o.

Reactie:

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in 1994 een besluit genomen om de Rijksweg A2 tussen de knooppunten Oudenrijn en Holendrecht te verbreden. Aan dit besluit ligt een MER ten grondslag die niet is vernietigd noch nietig is verklaard. Dit bestemmingsplan voorziet in het planologisch mogelijk maken van de verbreding van de Rijksweg A2.

De aankoop van opstallen gebeurt door Rijkswaterstaat in samenwerking met de gemeente.

Uitgangspunt is dat dit zorgvuldig gebeurt en dat de eigenaren schadeloos worden gesteld.

Inzake de door de inspreker geuite zorg over vermindering van de woonkwaliteit als gevolg van toenemen overlast van geluid en luchtverontreiniging kan worden gemeld dat de geluidssituatie voor zijn woning bij aanleg van het nieuwe tracé van Rijksweg A2 zal verbeteren.

Voor het overige wordt verwezen naar de reactie onder 1.

D. Van den Brom, Park Voorn 5, 3544 AC Utrecht (18 mei 2004)

Inspreker is als een van de bewoners van Park Voorn al geruime tijd bezig met het creëren van draagvlak voor een uitwerkingsplan voor het gebied Park Voorn. Nu de plannen van de rijksweg A2 vastliggen is het tijd om de planuitwerking van het gebied Park Voorn op te pakken. Het deelgebied dat de aansluiting tussen de A2 en het park moet verzorgen en is opgenomen in het voorontwerp bestemmingplan kan niet los worden gezien van de gehele planontwikkeling van het park Voorn gebied. Voorgesteld wordt om aan het uiteindelijke bestemmingsplan meer voorwaarden te verbinden met betrekking tot de uitwerking van dit overgangsgebied zodat alle mogelijkheden openblijven. Inspreker wil er voor waken dat deze plek een 'restgebied' gaat worden.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie bij 4. Het aanbod om verder te praten over de inrichting van de overgangszone van de Rijksweg A2, de Stadsweg en het park word aangenomen. Inspreker zal hierover worden benaderd.

✱ = locatie plangebied

